

549
481

549-481



1200501507644

54

32.2.23

2157

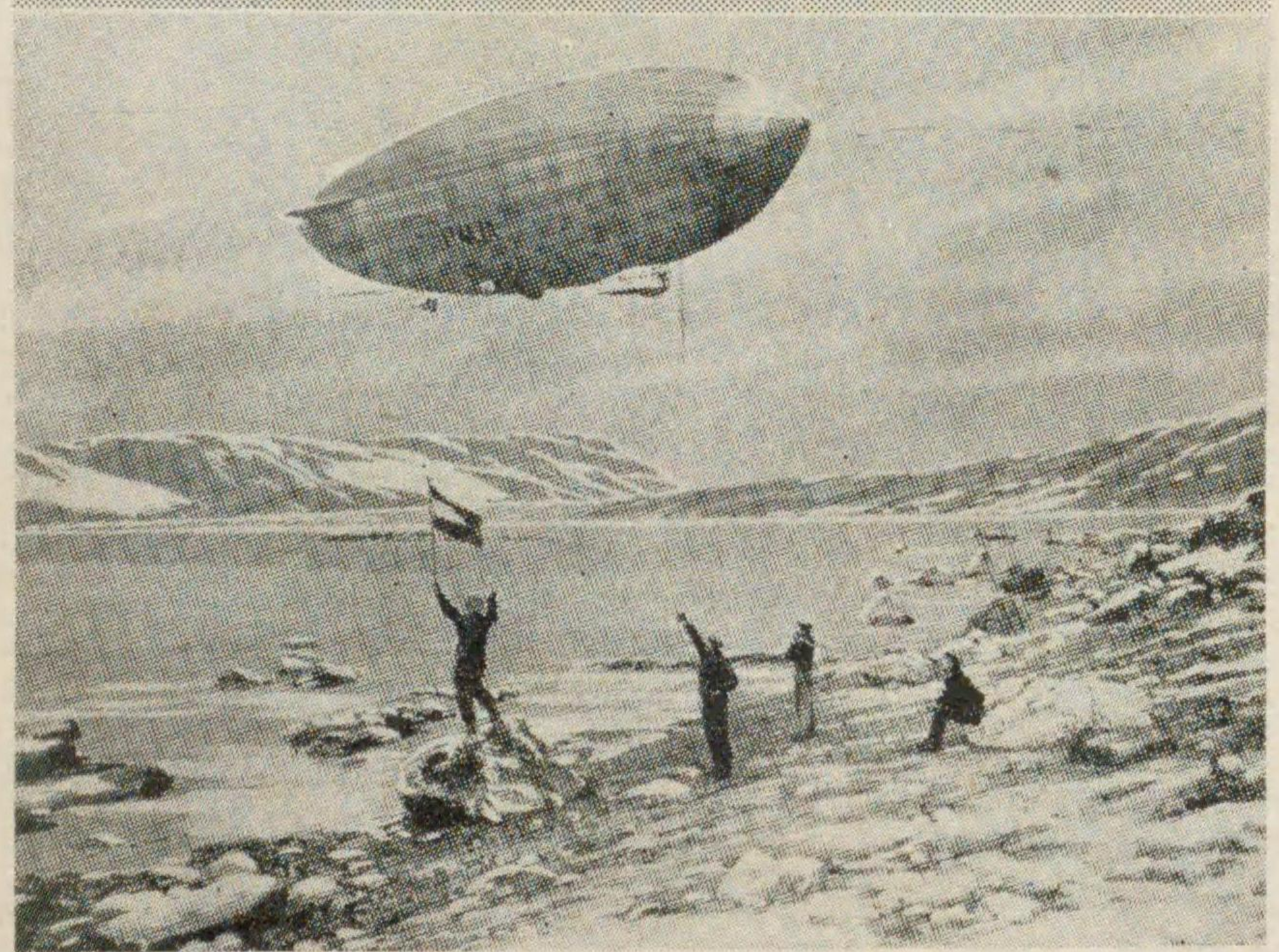


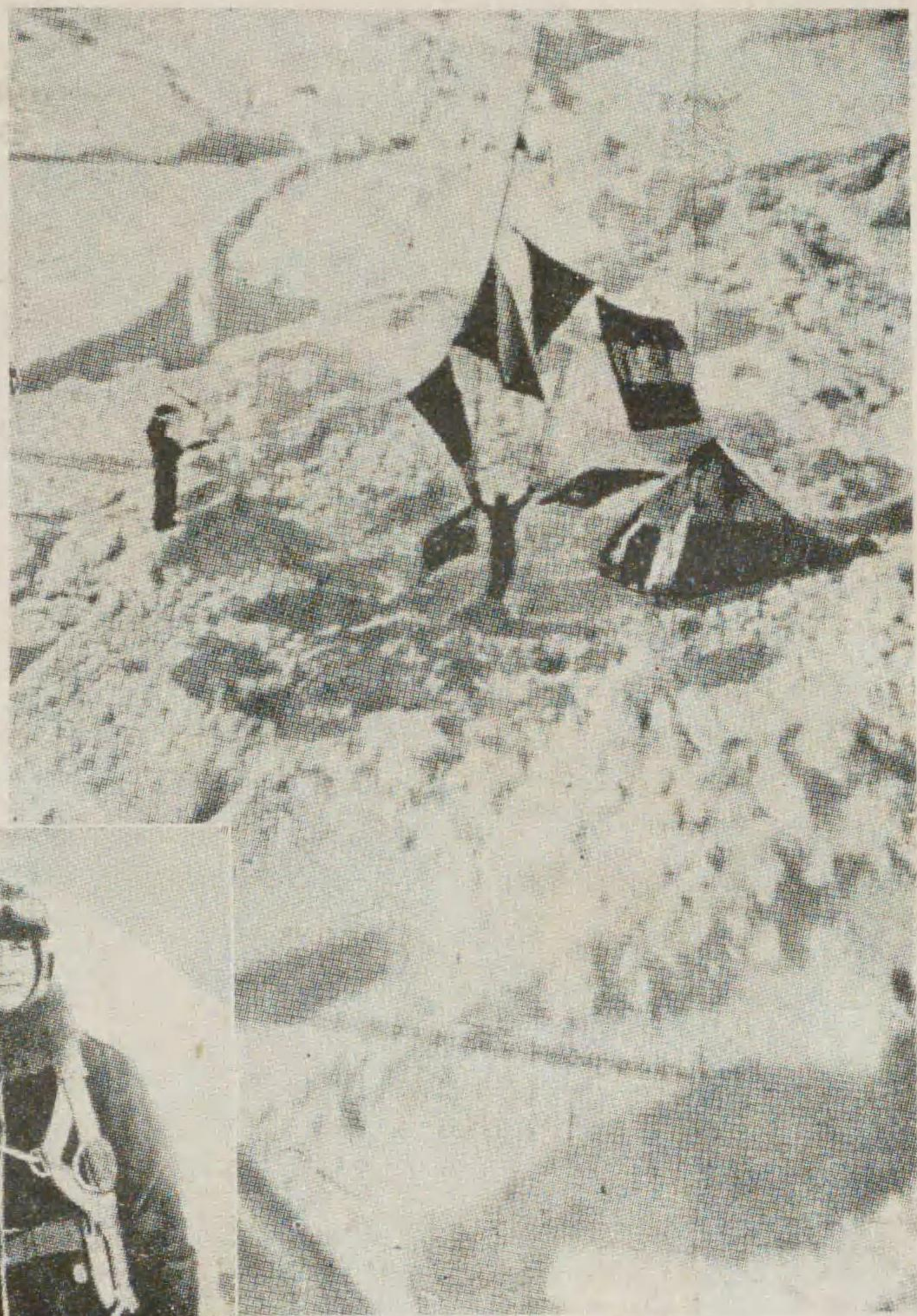
ノビレ

少將北極探檢記



上
向つて右アムンゼン翁、左ノビレ少將
下
今や北極に向ひつゝあるイタリア號の勇姿



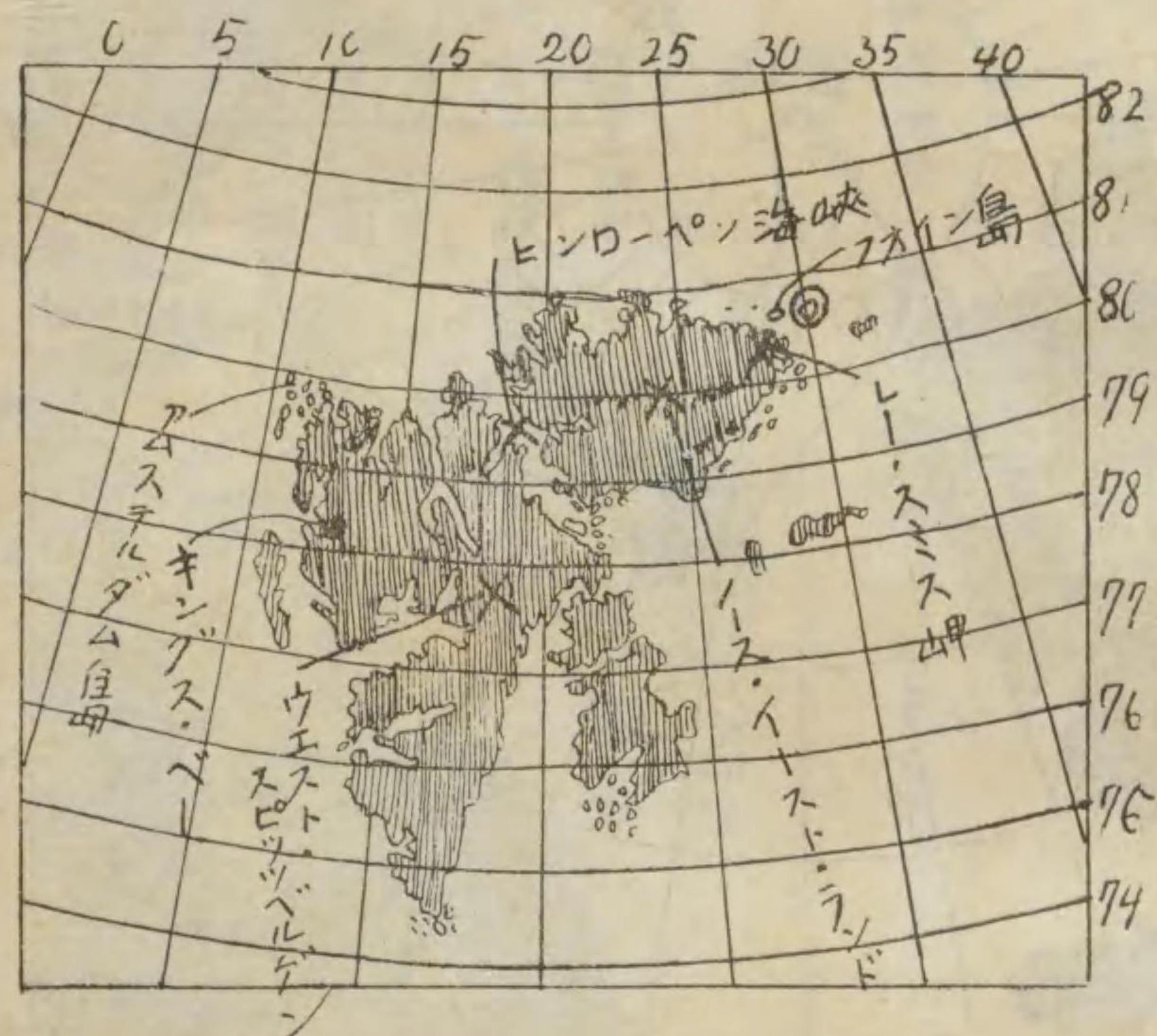


上 ノビレ少将外八名がどち
込められた氷上の赤テント
下 ノビレ少将を救ひ出した
スエーデンの飛行家ルンド
ボルグ中尉



上 北極熊を射殺す
下 根拠地で準備中のノビレ少将

◎印
イタリア
號隊
落個
所



マルムグレン博士



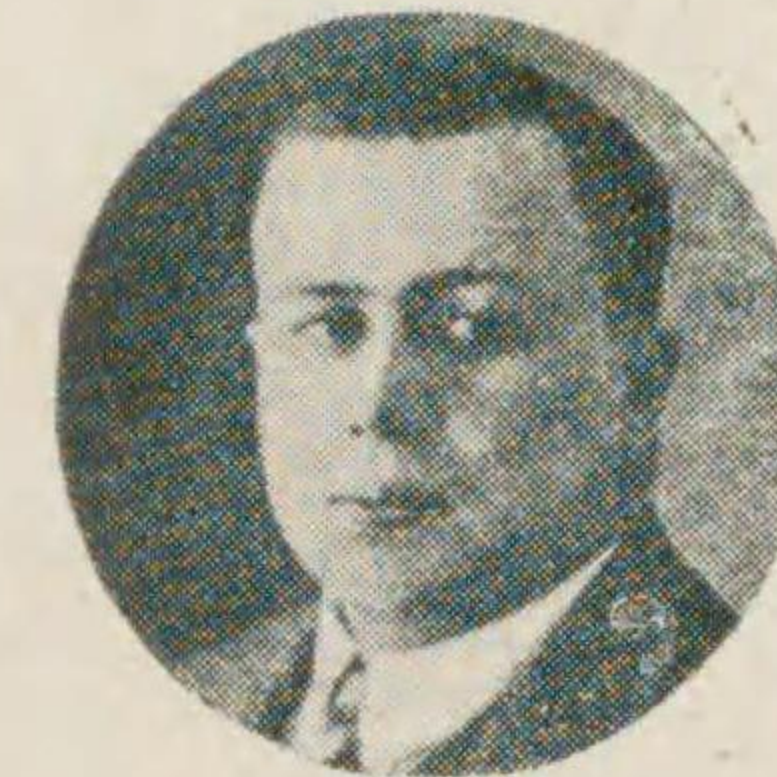
ザツビ大佐



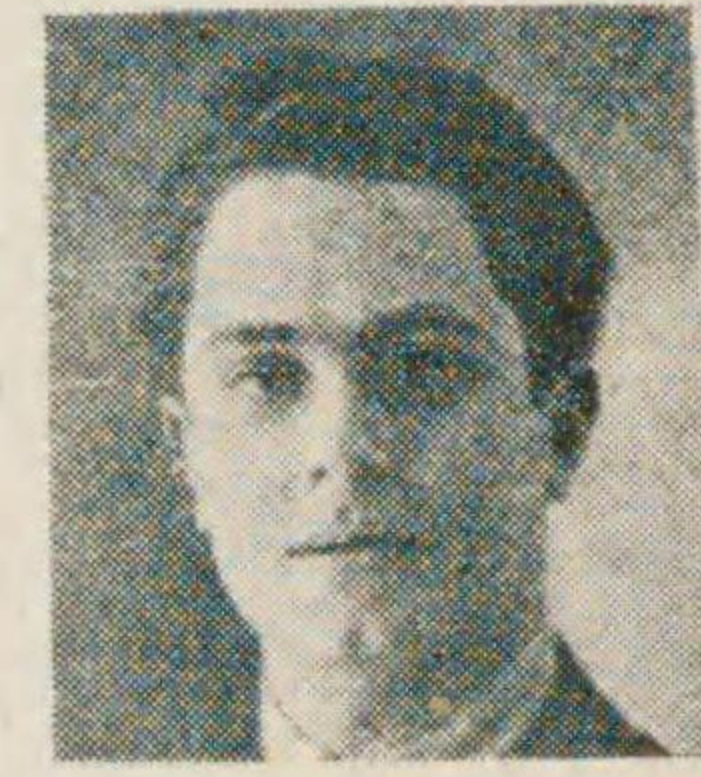
マリアノ大佐



ザイエリ中尉



ベフネク博士



ラゴ博士



アレツザンドリ氏



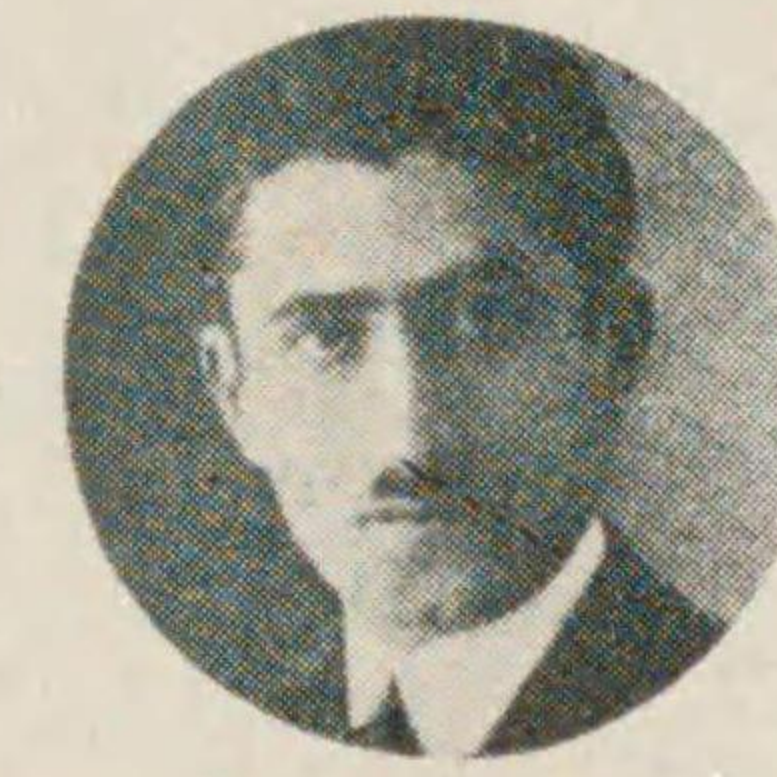
ボメラ氏



カラツチ軍曹



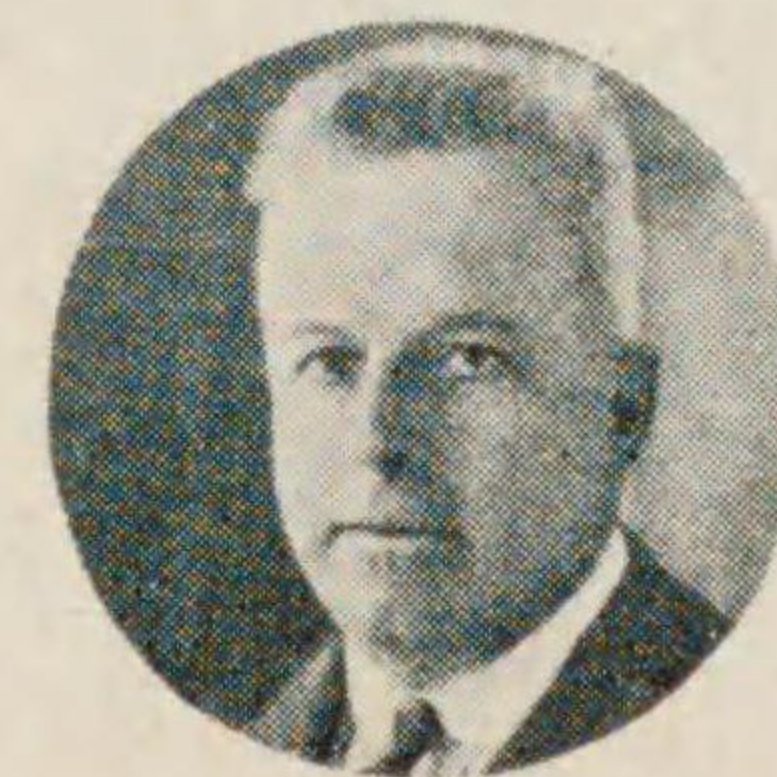
チオツカー氏



ペントレモロ教授



ビオジ軍曹



チエチオニ氏



アルドイノ軍曹



トリアニ氏

549-481

目次

北極探検史……………一

第一期……………五

第二期……………九

第三期……………一四

北極の門開く(ノルゲ號の成功・バード中佐・ウイルキン大尉)……………一九

イタリア號の遭難……………三七

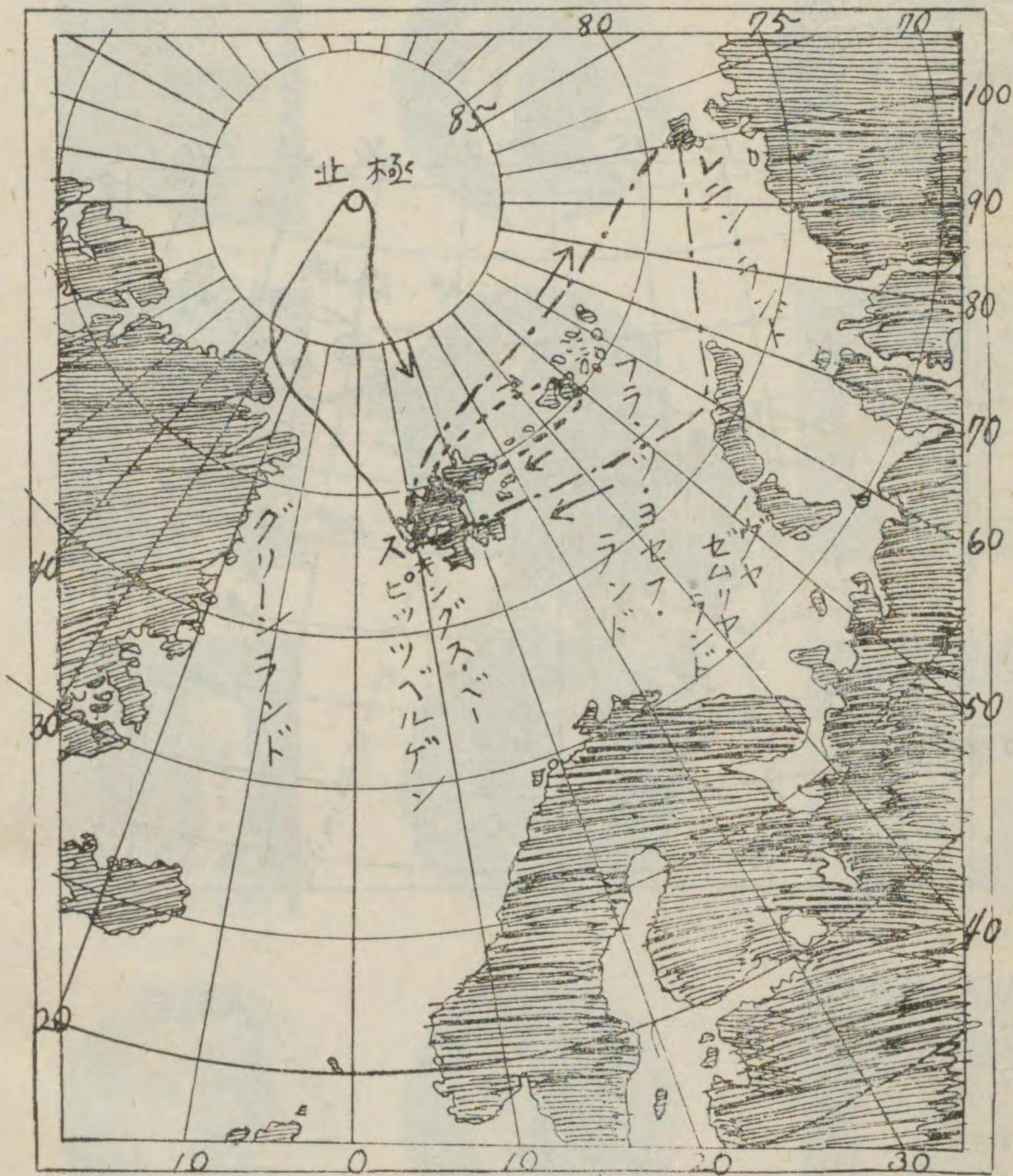
出發の準備……………四

探検の経過……………四

各方面の救援作業……………五

 lundボルゲ中尉の遭難記・フラシン號の活躍・大隊槳の遭難……………五

目次



第一回探検航路
 第二回探検航路
 第三回探検航路

北極探検史

目次

救援の結果……………	七〇
ノビレ少將遭難手記……………	七
ノルゲ號北極横斷記（ノビレ少將手記）……………	九三
出發の前後……………	九五
北極の上を飛ぶ……………	一〇一
極地からアラスカへ……………	一〇六
アラスカ着陸……………	一〇六
追想……………	一三三

北極探検史

北極探検史は便宜上三期に分類することが出来る。即ち古代から十九世紀の初め頃までのものは主として科學の力等による學術的探検でなくして、寧ろ各時代の冒險家が各自の勇猛心を振つて、殆んどドン・キホーテ式の探検であつた。従つて的確に北極を發見しようといふ様な目的もなく、たゞ北へ北へと進めば何か發見するだらう位の期待で探検が行はれたのであつて、これを第一期といふことが出来る。

第二期は十九世紀の末葉から廿世紀の初期にわたるものであつて、これはまだ世人の記憶に新しいロング、ナンセン、ピアリー等の時代であるが、この第二期には既にその主目的は北極を征服することであつた。さうしてその計畫も大規模で組織的であり科學的なものだつた。その時期にも終に北極をきわめることが出来なかつたが、後日北極到達の基礎はこの時代に劃立されたのである。

第三期は一九二五年、一九二六年、一九二八年の大探検であるが、この時代は從來全く要具として船と、橈のみによつてゐたのに、飛行機、飛行船、無電が加へられ、その目的も北極を確めるといふ外に、北極圈内における航空の能否を確めること、ヨーロッパの各都市から東洋及び米大陸の

各都市にいたる航空路を北極通過に求めて、その航空路を短縮せんとする事等が加へられるにいたつた。さうして、その主要目的が遂に完成された時代である。



第一期

地球の頂上をきはめようとする人類の努力が始まつたのは随分古いことである。北極を目指したのではなく、北極圏内の陸地を探さうとか、或は寶を發見しようとかいふ目的で北極圏内に出かけたのは、ピテラスといふ冒険家の物語として一種のお噺の様になつて傳つてゐるのが一番古い様である。さうしてそれは時期もあんまり正確ではない。一世紀だといふ者もあれば三世紀だと傳へるものもある。

記録として残つてゐる最も古いものはアイルランドの僧侶連が一種迷信に動かされて、出鱈目に出かけて行つて、アイスランドにたどりついたといふのである。これは九世紀の頃であつた。これを皮切りとしてその後は殆んど間斷なく北へ北へと探検に出かけるものが續出して來た。主なるものを拾つて見ると次の様なものである。

カボット

イギリスの有名な冒険家カボットはイギリス、インド間の最短航路は北極經由であ

るとの堅い信念を持つてゐたため、一四九六年時のイギリス皇帝の許可を受けて、父子で北極に向つた。然し結果はセント・ジョアンなる陸地を発見するに過ぎなかつた。然し子のカボットは父の死後単身で一四九八年と一五五三年との二回にわたつて、北極遠征を試みたが、一四九八年の時には中途方向を誤つて、北緯六十七度まで北行しながらアメリカ大陸に到着して歸るし、一五五三年にはロシアの北岸に到着した。

ハドソン ヘンリー・ハドソンは十七世紀始め頃全世界に知られた探検家であつた。イギリスの實業家が集つて組織してゐた探検會社、ムスコヴィ會社の後援で大規模の探検を行ふこととなつて、一六〇七年から二ケ年にわたつて、北極圏内を探検して、北緯八十一度半まで北行し、その後オランダから派遣されて、アメリカの今のニューヨークに漂流した。一六一〇年またくイギリスの富豪等の援助を得て、三度目の北極探検の壯途についたが、今度もまた中途アイスランドの沿岸で、船に故障を生じてアメリカ大陸に流れついて、ハドソン河を発見して、自分の名をとつて、これに名づけ、こゝで船を修繕して、更に探検を続けようと試みたが、水夫の反對に會ひ、ついに、

ハドソン河口の海水に投げられてしまつた。實に人類の北極征服の痛ましい犠牲の歴史はこゝから始つてゐる。

ベーリング ロシアの探検家ベーリングもまた北極圏内に陸地があつて、人間の棲息に適すに違ひないと信じて、これが発見を志し、一七四一年カムチャツカを發し、難航に難航を續け、やつとベーリング海峡にたどり着いたのみであつた。しかしベーリングの探検は當時米大陸とアジア大陸とは連続してゐるものとのみ思はれてゐたことの誤を発見した彼はこの兩大陸を分つ海峡に自分の名を名づけたのみで、探検隊員が續々と凍死するを救はんと死に者狂になつたため遂に自から發狂して逝つた。

ロツス・フランクリン 十九世紀の始めイギリスの海軍と學士院會とが主になつて、北極探検隊を組織することになつた。その時選ばれたのがエドワード・ペーリー、ジョン・ロツス、フランクリンの三名であつた。三名は一八一八年ペーリーとロツスは主として北極を探検し、フランクリンは北氷洋からベーリング海峡を過ぎて太平洋を探検することになつた。ペーリー、ロツスはウ

イガツド島に達して、當時の地圖の緯度に五度の誤があることを發見した外、北緯八十度以北に大陸を認めたとの報を齎らして歸つた。然しこの大陸地は當時でさへも八分通り疑はれてゐた。フランクリンの方はベーリング海峡までたどり着かずに中途船の破損でスピッツベルゲンへ流されて止んだ。一八一九年ペーリーは單身、イギリス海軍の命で再び北極探検に出發北行する内にメルヴェイル島を發見、群島にペーリーの名をつけ、こゝで一冬を過したが、ペーリーはこの冬ごもり中隊員を慰めるため學校を建ててやら、新聞を出すやら、芝居をするやらで、探検そのものゝ苦痛よりも隊員の慰撫の方が却つて骨が折れたと述べてゐる。さうして翌春になつて探検を續け、アメリカ大陸の北方に海があることを確めた。その結果としてペーリーはイギリス國會から五千ポンドの賞金を受けた。ペーリーはその後一八二一年再び探検を行ひ主として北極圏内の航行路を探り大いに貢献するところあり、更にまた一八二六年には橈艇によつて、北極に達せんと試み、北緯八十二度六分のところまで進んだが、解氷期となつたため目的は達しなかつた。一方ロツスは一八二九年三ヶ年計畫といふ大規模探検隊を組織して、早くも翌三〇年に地球の磁極を發見した。

第二期

ロング 幾多の北極探検史中最も悲惨を極めたものとして、永久に世人に忘れられないものはロングの率ひたアメリカ北極探検隊であつた。この探検隊はニューヨークの大新聞ヘラルド紙の社長ベネット氏が後援者として全費用を負担し、アメリカ海軍大尉ジョージ・ロング氏が隊長となつて、隊員三十三名であつたが、隊員中にはいづれも當時の探検界の雄とされたものばかりが選り抜かれ、機關手メルヴィル、醫師アンブラー博士、氣象學者コリンズ博士、博物學者ニューコム、氷流地帯案内者ダーバーその他、ニンデマン、その他があつた。

勿論その主目的は北極到達であつた。コースはサンフランシスコ出發、ベーリング海峡を抜けて北行することになつてゐた。一八七七年七月八日、一同、ジャネット號と稱する汽船に乗込んでサンフランシスコを出帆した。二ヶ月を経て東部シベリアの北に出たが、そこでジャネット號が氷山のために大破したので、一同はこの難破船に一ヶ年半たてこもつて、びようほうたる北氷洋をさま

よひ、遂に、二つの島を發見した。ジャネット島、ヘンリエッタ島とがこれであつた。出發以來三年後即ち一八八一年ジャネット號は沈没したので五隻のボートに分乗して、陸地に到達の目的を以つて、南へ南へと進んだ。その内に一行は三隊に別れたが無事陸地に到着して救はれたのは機關手メルヴィルを隊長とする一隊のみで他は悉く凍死してしまつた。ロングも亦涙と血で綴られた日記を後世に残して、雪の中に埋れてしまつた。然しその日記は食量は次第に缺乏するし、僚友は次から次に倒れるし衣物、はき物は破はれるし手足を動かす氣力もなくなっていくたる雪の中に、軀を横へて、自分自身の手足の指先が凍傷で腐れ落ちて行く様等を逐一認めて、讀む人の涙を誘はずにはおかないが、この日記はたゞに涙を誘ふばかりでなく後日の探検資料として益するところが大きいのとされてゐる。かくしてロングの探検隊も遂に失敗に了つた。

ナンセン

次にノルウエーの冒険家ナンセンの探検が一八八八年に五ヶ年の計畫で始まつた。

ナンセンは當時稀代の冒険家として知られてゐた外に、クリスチャニア大學で動物學を専攻した動物學者であつたため、彼の探検は北極をきわめる目的の外に、北極圏内に棲息する動物の研究も重要

なる目的の一つであつた。

一八八八年五月、オランダ汽船テーラ號に乗込み、スコットランドを出發した。この時はたゞグリーンランドの沿岸を探つた外殆んど失敗に了つて一八八九年に一先づ引き上げたが、ナンセンの功績は北極圏内における潮流の關係を詳かにすることが出來たことであつた。

次にナンセンは一八九三年、彼の有名なフラム號に乗り込んで今度は、主として潮流に流されることによつて北極に達せんとした計畫であつた。ノルウエー政府はこの壯舉に對して一萬一千二百五十ポンドの寄附をなし、又當時有志の寄附は莫大なものだつたと傳へられてゐる。一行中には、スヴェルドルップ（ノルウエー海軍大佐で航海術學者）スコットハンセン（天文學者）プレツシング（植物學者）等があつた外、後に有名な探検家となつた、ロールド・アムゼン氏も機關長として乗り込んだ。然しナンセンのこの計畫は失敗であつた。潮流によつて北極に達するといふ彼の信念は誤つてゐた。それがため彼は殆んどまる二ヶ年間或は東に、或は西に流され、今日は北方に流れたかと思ふと、翌日は南方に流れるといふ有様で殆んど同一地點を動かぬ有様であつた。

それで、彼は今度は全く船によらず橈によつて北極まで一氣に突進する決心を以つて、ヨハンゼンといふ同行の男と二人で下船、三個の橈を犬廿八頭に引かせて、食糧百分分を用意して、出發したのが一八九五年二月であつた。ナンセンはこの時五十日にして北極に達し得ると計算したのであつた。然し北進するにつれて氷狀嶮惡となつて北緯八十六度十三・六分の個所まで進むと前進不能と見て後退したが、歸途は磁針に狂を生じ豫定日數は越へ、食糧は缺乏し、スピッツベルゲンに待ち合せてゐる母船へ歸り着き得さうにもなかつたので、フランツ・ヨセフ・ランド沖の群島に一冬を過し、翌年五月たまく、一漁船に救はれ、一方母船フラム號は一八九六年の末やつとノールウエーに歸り着いた。かくして、當時の探検家ナンセンも亦幾多の犠牲を拂ひながら遂に北極をきわめることには成功せず了つた。

ピアリー 當時アメリカでロングの後を受けて探検界の巨星として現はれて來たのが、ロート・ピアリーであつた。彼はアメリカ海軍の機關士であつたが、職を辭して一八八四年グリーンランドの氷岸探査を試みたのを始め、數回にわたつてグリーンランドを始め北極圏内を探つた。特に

一八九一年のグリーンランド探検には、ピアリーは夫人まで伴つて出かけ、大負傷をして一時は遂に探検界を退かざるを得ないとまで傳へられたが、彼の勇猛心と、熱心とは難事をもものともせず、次から次へと探検を試み、グリーンランド北方に陸地なきことを確め、ハイルプリン・ランドを發見した、外エスキモー人種の研究等で科學界に貴重な貢獻をなした。

一八九八年の北極探検は彼の探検生活中最も華々しいもので、一九〇五年までの間に孤島に一人留まつて、或は橈で、或は丸木船で數回にわたつて北極行を試みた。その間彼は雇ひ込んだエスキモー人の人夫に謀叛を起されるやら、凍傷で手足の指が切れるやらの辛苦をなめながらも初志を斷念せず前後八回に亘つて壯舉を試み一九〇九年の探検で見事に北極に到達したとも云はれてゐるが一部では怪しんでゐる向もあつて明確ではない様である。

第三期

一九二五年

探検界の王と謳はれたロバート・ピーリーは遂に「人類にとつて不可能となすべき事が一つあるそれは北極をたしかめることであらう」といつた、しかく難事とされた、北極征服戦は一時全く放棄された様であつたが廿世紀になつて、航空機といふ一大利器が人類に恵まれて、また勃然として頭を上げて来た、さうしてこの一大利器を利用して人類の不可能事として永遠に残された謎を解くべく敢然として起つたのがノルウエーの老探検家アムンゼン氏であつた。

アムンゼン氏 アムンゼン氏は早くも南極をきわめて探検界の權威であつたその極地探検の智識と經驗に加ふるに飛行機といふ武器を以つてせば、必ず征服出来るだらうと世人の多大の期待を以つて一九二五年五月廿一日キングス・ベアを出發した。氏が一日計らずもパリで出會つた、アメリカ人エルスウアース氏はアムンゼン氏の一行に加はつたのみならず、彼はアメリカの大富豪の

息子であつたためその資金を一人で引き受けた。それでアムンゼン氏はイタリー製ドールニエ水上飛行機二臺にロールロイス式三百七十五馬力の發動機を備へ附けた。飛行機は廿四號と廿五號で、一行は左の六名であつた、廿五號には、

ロールド・アムンゼン (隊長)

リーゼル・ラルゼン (操縦士海軍中尉)

カール・フォイヒト (機關士)

廿四號には

リンカン・エルスウアース (副長)

ゲートリツ井ゼン (操縦士海軍中尉)

オムスダール (機關士)

一行は三千キロメートル往復の燃料と廿日分の食糧その他の器械を積み込んだ。然し一行のこの壯舉は出發後僅かに二時間で直ちに危険に瀕した。濃霧に加ふるに暴風さへ起り難航する内に早く

も燃料の半分を消費し、しかもその位置さへ明確でなくなつたので、一先づ着水することにして氷の割目を発見して着水したが、エルスワースの率ゆる廿四號が氷塊のため大破したので、廿四號乗組の三名を廿五號に移したため、廿五號は著しく重量を増すことになつた。それがため積み込んだ機械類を捨て、もまだ重量は減じ得ず遂に食糧まで捨て、しまつた。そうなるともうこの上北行を續ける望は全くなかつた。時間を計算すると、出發後七時間四十分を要してゐるので順調に航行してゐれば既に北極の上空に達してゐる筈であつたが、遂に涙を吞んで歸還せざるを得なかつた。然しいよいよ廿四號を捨て、一行六名が廿五號で歸るべく決心はしたもの、北極での離水は決して思つた程簡單でなかつた。實に彼等は離水するのみに、六月十五日まで殆んど一ヶ月の日數を要したのである。さうして無事にスピッツベルゲンに歸着した。一行は遂に北極をきはめることは出來なかつたが

一、スピッツベルゲンと北極の間には全く陸地がないこと

二、北極圏内には深海があること

三、北緯八十八度まで到達して、そこで測量したところによると、海の深さは三千七百五十メートルあつたこと

等をたしかめて、非常に得るところがあつた。當時成功すれば二三日中に歸る豫定だつた一行が殆んど一ヶ月を要したため、ノールウエー、アメリカ兩國ではこれが救助に必死となり、決死隊が出る等の騒であつた。

マクミラン氏 アメリカ地理學協會の後援でマクミラン氏も一九二五年に北極探検を敢行することとなつたマクミラン氏はアムンゼン氏のそれと異つてその目的も單に北極に到達するといふばかりでなくて、氣象學、海洋學、魚族、人類學等も含まれた極めて廣汎なものであつた。その使用機は三臺で、水陸兩用機の權威グロバ・ローニング氏が特に探検用として、作製の任に當り、非常な精密なもので機體は全部金屬、水陸は勿論、氷、雪等にも發着出来る様仕組まれ、その形はVの字型をなして、北氷洋で、氷山に挟まれても斷じて破損しない工夫がこらされ、六人乗であつた携帶品の中にも從來より一歩進んで、活動寫眞撮影機、ラジオ器具等が含まれてゐた。

七月六日ボードイン三號及ピアリー號の二母船に飛行機三臺を始め一行を積んでバドル・ハーバ―を出帆した。さうして根據地たるグリーンランドの西北海岸エターに八月四日到着した。同行の學者等はこゝで母船に止まり、マクミラン氏始め一行六名の者が三臺の飛行機に分乗、八月四日エターを出發し北極に向つて百廿マイルも北進して根據地を發見しようとしたが、發見されなかつた。め一旦エターに引き返し、十三日再壯途に就かうとした際、二臺の飛行機は大破、遂に北極遠征の壯圖は畫餅に歸してしまつた。

北極の門開く

一九二六年

一九二五年の北極探検のあらゆる努力も皆空しく終つて、永遠の謎は一九二六年に残された。一九二六年は北極探検史上忘れることの出来ぬ年である。即ち北極を目指して我こそはと北極一番乗りを覗ふ者、しかもいづれ劣らぬ人物が一時に方々に起つて來た。さうして世界開闢以來人類の侵入を堅く閉じてゐた北極が遂に人類によつて占領された年である。

この北極乗取競争に参加したものに、アムンゼン氏の率ひた、アムンゼン、エルスウアース、ノビレの三氏からなる一隊即ちノルゲ號があり、次に、アメリカのバード海軍中佐があり、次に、オーストラリアのウイルクィンス大尉があつた。一時はベルリンのツエツペリン飛行船會社でも計畫されてゐる旨が傳はつたがこれは實現されなかつた。さうしてノルゲ號は七十一時間を費やして北極を通過してスピッツベルケンからアラスカへの飛行に見事に成功するし、バード中佐は同じくスピ

ツツベルゲンから十七時間を費やして、北極への往還飛行に成功した。

ノルゲ號の成功

一九二五年失敗に了つたアムンゼン、エルスウアース兩氏は、歸國するや直ちに一九二五年の中に早くも一九二六年またぐ敢行する旨を發表した。さうして今度は飛行機を飛行船に替へることになつて、かの有名なるノルゲ號が用ひられることになつたのである。アムンゼン氏はイタリーに飛行船を注文すると計らずもイタリーにおける飛行船の權威ノビレ大佐(當時まだ大佐だつた)が、一行に加はり、艤装その他飛行船に關する限り萬端を引き受くる旨の申出を受けたので大いに勵まされ、早速イタリー政府所有のノルゲ號を買ひ込み、もつぱらノビレ大佐に北極探検用として改造せしめた。後日ノビレ大佐が發表したところによると、この改造は非常に綿密に大規模に行はれたものだつた。即ち發動機を増設するやら、飛行船自身の重量を著しく減少して、積載量を著しく増すこと、その他極寒に堪へ得る様、氣囊に特殊の設備を施すことなどであつた。かくして出來上つ

たノルゲ號の性能その他を述べると大體次の通りである。

容積一萬八千五百立方メートル、重量一萬三千四百キログラム、發動機は二百六十馬力三個、速力毎時百五十キロメートルであるが經濟的速力は七十八キロメートルである。これだけの速力には發動機は二個運轉するのみで十分であつた。しかし二個の發動機だけ運轉した場合の最高速力は九十三キロメートルである。輕油及び機械油の毎時消費量は九十五キログラムであり、二個の發動機を運轉して最高速力を出した場合の消費量は毎時百四十キログラムであつた。輕油積載量六千四百キログラム。乗組員は全部で十七名で左の通りであつた。

ロールド・アムンゼン氏(隊長)

リンカン・エルスウアース氏(副長)

ウンベルト・ノビレ大佐(技師長)

ジャールマ・ターゼララゼン中尉(操縦者)

エミール・ホールガン中尉(舵手)

オスカ・ウイスチング大尉

オスカ・オムスダール中尉

ルンド・ゴットワルツ中佐(無電技師)

フレデリック・ラシム氏(ニューヨーク・タイムス記者)

ガスタフ・アムンゼン氏(ロールド・アムンゼン氏の甥)

ストーム・ジョンソン氏(無電技師)

ナターレ・セミオン氏(機關主任)

クウン・マルムグレン博士(氣象學者)

ビンセンズ・ホメラ氏

エトーレ・アルジュイノ軍曹

カラチ軍曹

アレサンドリニ氏

老探検家アムンゼン氏は出發に先だつて、異狀な決意の程を示した。「永へに夏は回ぐるだらう然し私の若さは回らない」といつて、これが探検の最後で如何なる難事に遭遇しようとも今日は北極を征服しなければならぬとの決心を堅めて出發したのであつた。

アムンゼン、エルスウアース兩氏は四月十日ノールウエー出發、出發地たるスピッツベルゲンに先行してノルゲ號の飛來を待ち受けた。一方ノビレ大佐によつて、萬端の準備なつたノルゲ號は四月十日ローマ發、プルハム、レニングラード、オスロ、ヴァッドソを経て、その勇姿をスピッツベルゲンの出發地の上空に現はしたのは一ヶ月後の五月八日であつた。それから乗組員の必要品を始め食糧、輕油等を積み込んだが、出來得る限り輕油を多く積むため他のものは出來得る限り少量にし、食物もベミカン四百グラム、ミルクチョコレート二百五十グラム、オートミル、ビスケット百グラム、ドライミルク百二十五グラムを一人平均一日分の食量として二ヶ月間分を積み込みその他一切の科學的器具を積み込んで、いよ／＼北極を目ざしてノルゲ號は一九二六年五月十一日午前八時五十分地上勤務隊の手に握られてゐた引き繩が放たれて、地上幾千の見送人とバード中佐の飛行機

に送られて、四百フィート乃至五百フィートの高度で一路北に向つた。

翌十二日即ち一九二六年五月十二日の午前一時半アムンゼン氏多年の本望を遂げて遂に北極の上空を通過することを得た。スピッツベルゲンから北極を通過してアラスカに到着するまでの詳細については當時ノビレ大佐が本社のため自ら執筆した手記があるので、これをそのまま再録することにし、附録として巻尾に添へた。めこゝには述べないことにする。

バード中佐

一九二六年老雄アムンゼン氏が、多年の經驗に基いて、しかも長い其の探検生活の大圓團たらしめんと悲壯の決意を以て、エルスウアース、ノビレの諸豪を糾合して着々として計畫を進めつゝある間に、何時の間にか彗星の如く飛び出して來て、うま／＼と北極一番乗りの偉勳をたてたものがあつたそれはアメリカの海軍中佐、リチャード・バード氏であつた。

バード中佐はアメリカ海軍の名飛行家であつたが、常に自己宣傳をきらつて何事をやるにも決して業々しい宣傳を斷じてやらなかつた。それで一九二六年の北極探検をやるにも、一方アムンゼン氏の壯舉に對して世人が注意を集中してゐる間に、一人着々と準備を備へつゝ靜かに時期の到來を待つた。先づ彼は壯舉の決心成るや、アメリカの海軍大臣の許に出かけて北極を探検したいから一時休暇を與へられたい旨を願ひ出、許可になるとその足で、エドセル・フォード氏の許に走つて援助を申込んだ。これも成功したので早速飛行機を一臺買ひ込んだ。その飛行機はフォッカー單葉飛行機で、既にそれまでに二萬マイルを飛翔して試験すみのものであつた。機體の長さ四十二フィート九インチ、機翼六十三フィート三インチ、連力は平均毎時九十マイル、最高速力百七十マイル、ガソリン消費量毎時廿八ガロン、それに二百馬力のライト式壓縮氣發動機三臺を設け附けた。

尤も發動機は二個を運轉して一個は豫備であつた。これだけの準備でバード中佐は早くも四月五日母船チャンチャー號に、五十人の探検隊員と六ヶ月分の食量とを積み込んでスピッツベルゲンに歸向けてニューヨークを出發した。

スピッツベルゲンの試験飛行でも飛行機は極めて良好なコンディションを示した。その他いろいろの研究もほど一段落ついて、成功の確信は十分出來上つた。その内に大がりのアムンゼン氏の率ひるノルゲ號が、すぐ近くに勇姿を現はして着々として準備を急ぎつゝあるし、また毎日の様に試験飛行をやる。いかにも今にも北極に向つて出發しさうである。バード中佐はどうしてもノルゲ號より一足先に出發せぬばならぬと決心して、五月九日、いよいよ出發と決定した。その日は天候の具合で出發前既に卅六時間、一分間の睡眠さへとつてゐなかつたがバード中佐はベネット氏たゞ一人を同乗させて、午前一時三十分、隊員一同に見送られて、離陸、二千フィートの高度を保つて眞夜中の太陽に翼をかどやかせて、一路北へ向つた。出發に先だつて用意されたものは、食物としてペミカン、乾葡萄、チョコレート、パン、茶、ドライミルク等合計十週間分、ゴム製救命ボート、ストーブ、ピストル、鋸、彈藥、藥等であつた。

北極到達に關してバード中佐は左の如く述べてゐる。

卅分！ 廿分！ 五分！ 一分！ グリニジ標準時午前九時二分（一九二六年五月九日）遂に吾

々は北極の頂上にあるのだ。それは私の一生の念願であつた。今私の一生の念願はかなつた。私は誤りでないかを確かめるため太陽の位置によつて二度確めた。やつぱり間違なく吾々は今地球の頂上にある……。吾々はすぐそのまゝ歸るにしのびなかつた。極を中心に數回大圓を描いて、約十五分飛行して歸途についた。

歸路の二人はそれ〴〵異つた心持を抱いてゐた。バード中佐は狂はんばかりに喜び、しばしは失神の状態だつた。ベネット氏の方は、緊張した心が一時に緩み疲れは一時に出て、これも同じく失神の状態だつた。それがため二人は歸りには危機に陥ること數回だつたといふことである。

かくして北極一番乗りの勇者は、スピッツベルゲンを出發して以來僅か十七時間の後に悠々と根據地スピッツベルゲンに歸つて來た。

ウイルキンス大尉

アムンゼン、バード兩氏の向ふを張つて、同じく一九二六年に北極征服競争に加はつたものに、オーストラリアのウイルキンス大尉があつた。ウイルキンス大尉は、アラスカから北極を通過してスピッツベルゲンへの航空路を開拓せんとするのがその主要な目的だつた。

ウイルキンス大尉はオーストラリアで生れて電氣、機械學を勉強してゐたが、後寫眞術に没頭し轉じて飛行術を研究した。幼い頃から大の冒險好きだつたため、ステファンソンの率ゐる北極探検隊に加はり、遭難中一千マイルの氷上を徒歩で突破したことさへあつた。その際の經驗に基いて今度は飛行機によると北極探検を計畫したのである。

北アメリカ新聞同盟、アメリカ地理學協會、デトロイト飛行協會の後援を得て、フォッカー式飛行機二機を求めた。一機は當時世界第二の單葉機と云はれたもので發動機三臺を備へつけ途中燃料の補給なしに、一氣に二千五百マイルを飛翔し得るものであつた。他はやゝ小型で發動機も一臺であつたが飛翔力は兩方大して異ならなかつた。

四月廿九日出發地たるアラスカのポイント・バローに到着、時期を待つ傍ら試験飛行を續けてゐる

る内に五月六日おしくも大型の愛機を大破して使用に堪へなくしてしまつた。残つた小型で敢行せんとウイルキンス大尉の決意は動かしがたいものがあつたが、後まもなくまたもや試験飛行中小型の方も大破した。ウイルキンス大尉は一九二六年のこの競争は中途断念せざるを得ず、雄圖を空しく抱いて時期の再來を待つことゝなつた。

一九二六年に失敗したウイルスキンス大尉は、あくまで初志の貫徹を期して、翌二七年にも前年と全く同様の計畫を樹て、アラスカの北端ポイント・バローから出發を試みたが、遂に成功しなかつた。然し彼の不撓不屈の精神はまだその計畫を放棄せしめなかつた。彼は一九二八年になつてもまた計畫を發表した。しかし過去二ケ年間の彼の失敗はようやく世人を倦ましめた遂に彼の壯舉はかへり見られなくなつた。

殆んど誰れ一人知る者もない内に彼は、準備を進めた。さうして彼は今度は、最近賣り出した、ロックヒート・ヴェガー飛行機製作所に全く自己の考案になる飛行機を注文した。

それは全部木製の單葉機であつた。彼は後で何故に木製にしたかについてかう述べてゐる。

まづ第一に木製は機自身の重量を著しく減少すること。熱の不良導體であるため、木製は、嚴寒の極地に臨んだ場合寒氣に影響されることの少なきこと。飛行不能に陥つて不時着の場合たゞちにポート、スキーその他に利用出来ること。いよく最後といふ場合には燃料となること。

發動機はライトであつた。雪や氷の上で發着するため車輪は全部スキーに取り替へられた。かくして出來上つた飛行機はサンフランシスコから海路、フェアバンクスに送られ、フェアバンクスから出發地のポイント・バローまで飛來したのは二月廿一日の夕方であつた。

彼の眞新らしい飛行機がフェアバンクスに到着したとき、その人々は、またウイルキンスの北極横斷機かと嘲笑した。眞面目に相手になるものもなかつた。ポイント・バローに到着したときは或るアメリカ新聞の一特派員は「こりることを知らぬウイルキンスはまだ北極横斷を思ひ切り得ず、またノ、新機を齎らした。九分通り成功の見込はあるまい」と亂暴な電報を打つた。後援者である、北アメリカ新聞同盟、アメリカ地理學協會、デトロイト飛行協會は最後までウイルキンス大尉を信じて疑はなかつたとはいへ、一九二八年度には手許が非常に不如意で、彼は優秀なラデオ機

を購ふことにさへ事欠いでゐたといふことである。定めし大尉の胸は重く且つ暗かつたことであらう。然しウイルクィンス大尉はたゞ一人の莫逆の友アイエルソンと力を合せて、營々として準備を急いだ。

いよく準備なつて、三百七十ガロンのガソリンと十二ガロンの石油を始め航空に必要な一切の器具と、左の如き携帶品を積み込んだ。

雪靴半手袋(いづれもアザラシの皮製數對) 鋸、ナイフ、テント、ストーブ、衣類(全部アザラシの皮製數着) 藥品、ピストル、小銃。その他食糧品としてはチョコレート(五ポンド) ビスケット(二〇ポンド) ペミカン(二〇ポンド) マルテッド・ミルク(二四ポンド) 乾葡萄(五ポンド)

然し、機體の重量千八百ポンドに必要な品を積み込みそれに操縦者のアイエルソンとウイルクィンス大尉の二人が乗り込んだので三千四百ポンドの重量となり、離陸は非常な困難となつた。四月五日七日、十一日と三回離陸を試みたがいづれも失敗に了つた。のみならず金屬のスキーを二度も破壊したので、木製に取り替へ、四月十五日にはポイント、バロー村から五マイルの沼まで雪の上を引

つ張つて行つてそこでようやくのことで離陸することが出來た。時まさに四月十五日の午前十時であつた。彼等が成功した後スピッツベルゲンからニューヨーク・タイムスに送つた手記によると二人の行程は大略次の様である。

見事に離陸したとき、アイエルソンはこれでこの壯圖は成功したと堅く信じた。何となれば彼はこの行の成否は一つに離陸にかゝつてゐると信じてゐたし、また離陸後の飛行については十分自信があつたからであつた。始め毎時百マイルの速力で舵を一路北にとつて、極めて平穩な飛行を續けてゐるが、五時間ばかりにして行手に密雲を認めた。これを取り切るため六千フィートも上昇したがついに乗り切れず、一時間廿分は全く密雲に閉された。それからまた平常に復して、無事飛行してゐると氣温は下るばかりである。遂に零下四十八度まで降下したので石油の氷結を恐れた。後方にあるウイルクィンス大尉と操縦席にあるアイエルソン氏とは常に筆談で絶間なく、位置を確かめ合つたり注意し合つたりしながら進む内、また密雲に出會つたため、今度は方向を南に轉じてこれを避けながら、進む内に、密雲の相間々々に南方遙な彼方に陸地と思はしきものを認めた。二人で測定

して判断したところによるとグリーンランドの西方グランランドの北端といふことに意見が一致した。時に出發以來十三時間目であつた。

かくして進む内、早くもスピッツベルゲンから六百マイル内外の地點に近づいたことを確めた。氣温も漸次上るし、やれ／＼と思ふ内に、後二百マイルでスピッツベルゲンに到着すると思はれるころになつてまた／＼密雲に取り巻かれた。これを避けるため八千フィート餘り上昇したが、既にガソリンは餘すところ三時間分足らずである。徒らに上昇することは不利と見たのでウイルキンス大尉は降下することを命じた。かくする内に下界遙かな地點に二つの山の峰を認めた。ウイルキンス大尉はこゝに着陸せんことを命じた。それは既にスピッツベルゲンの近くであつて、徒歩でもスピッツベルゲンに出られると見當をつけたからであつた。

さうして着陸した地點はスピッツベルゲンのグリーン・ハーバーから廿五マイルの「死人の島」デッド・マンズ・アイランドであつた。實に出發以來廿時間廿分の後のことであつた。二人はこゝで五日間吹雪に閉じ込められた後やつとグリーン・ハーバーに到着した。

かくしてウイルキンス大尉は、多年の宿望を遂げたと同時に、飛行機による北極横斷の可能なることを實證することを得た。アラスカからスピッツベルゲンまでの距離は二千二百マイルであるから、アメリカ大陸からヨーロッパ大陸への交通を著るしく短縮し得ることゝなつた。探検界の老雄アマゼン氏はウイルキンス大尉のこの成功について「人類の内でも最も偉大なる飛行」といつた。ウイルキンス大尉はアラスカを出發するに當つて悲壯な遺書をひそかに残してゐたことが後になつて發見されたといふことである。

イタリア號の遭難

イタリヤ號の遭難

一九二八年までに、アムンゼン氏、バード中佐、ウイルクィンス大尉等の諸雄によつて、北極附近に陸地が存在しないこと、北極横断米歐間聯絡飛行の可能である事が明確にたしかめられ、こゝに北極は九分通り極めつくされた。

然し、ノルゲ號は極の眞上を通過したのであり、バード中佐はスピッツベルゲンと極の間の往還飛行をしたのみだつたし、ウイルクィンス大尉はアラスカ發、カナダ、グラント・ランド、グリーン・ランド等と極の間を飛行してゐるため、シベリヤ及びヨーロッパ、ロシア等と極との間即ちレニン・ランド(舊名ニコラス二世陸地)やノヴァヤ・ゼムリヤ・ランド等を中心とする方面はまだ残されてゐる。しかもこの方面は航空路としても歐亞聯絡上極めて重要なコースである。また北極を中心とする氣象の研究が十分でない。何となれば、從來のものはいづれも急速に通過したのみであつて、こゝに止つて十分研究する餘裕がなかつたからである。今一つはフランス・ヨセフ・ランドを中心とする嶋嶼がまだ明確とはいひ難い。

大體この三つの残された重要問題を解決して北極征服のとゞめをさゝんがためノビレ少將の率ゆ

るイタリア號が探檢の壯途に附いたのであつた。かように重大な目的と使命とを果さんがため用意されたイタリア號の裝備は現代人智の限りをつくされ、またその陣容は人事の限りを盡されてゐるといはれたのであつたが、計らずもイタリア號は未曾有の大悲惨事を生むにいたつた。まだ北極は完全に人類に降伏してはゐなかつた。

出發の準備

ノビレ少將が一度この壯舉を發表するや、イタリアでは首相ムツソリーニ氏、ローマ法王等を始めとして全國民が熱狂してこれを歓迎した。そうして表向きの後援者としては、イタリア皇室地理學協會が主としてこれにあつたが、ムツソリーニ氏は航空相と共に建造費の募集に奔走するし、海軍省では、この探檢に必要な一切の器具機械等を始め、必要な人員をも無制限に提供する旨を通告した。それがため、一行中のマリアノ、ザツピー兩大佐及びヴィエリ中尉の三名は特にイタリア海軍省から派遣されて參加したのであつた。交通省ではチツタ・ヂ・ミラノ號をイタリア號の母船として提供したのであつた。

イタリア號の構造 ノビレ少將のこの壯舉が發表されたのは一九二七年の晩秋のころであつたが、噂によると、少將は一九二六年のノルゲ號による探檢を了へて、アラスカからの歸途早くも今年の探檢を心ひそかに決心したのであつたといふことである。従つてイタリア號の作製には實に

二ヶ年近くにわたつて心血を注いだといはれてゐる。イタリア號はノルゲ號を基礎として一九二六年に自分自身で得た経験や、同行の權威者の意見を参考として設計されたものである。大體においてはノルゲ號と大差なく、少將の最も得意とする半硬式のもので、その大きさ、性能その他は次の如きものであつた。

氣囊 大きさ 一八、〇〇〇立方メートル

同 長さ 一〇六メートル

同 直徑 一八メートル

高さ 二四メートル

發動機は二百四十馬力のマイバツハ三臺、内一臺は豫備として二臺を運轉し二臺運轉での速力は最高毎時六十マイル。

連續航空最高限度百時間、ガソリン積載量八千二百キログラム

この建造費は一切ミラノ市民の喜捨によつたものである。

チツタ・チ・ミラノ號

現在ではイタリア海軍省所屬で、潜水艦のケーブル船として就役してゐるが、もとは碎氷船であつた。大きき五千トン、乗組員總數二百廿人、無電局、氣象臺の設備がある。船長はロマニア大佐。

根據地

四月末イタリア號は完成して無事試験飛行も済んだので、ローマ法王から記念の樅製の十字架を受けて左の如き航程でミラノ發根據地スピッツベルゲンのキングス・ベールに向つた。

ミラノ——シユトロプ（ドイツ、ホメラニア）ヴァドソー（ノールウエー）キングスベール（スピッツベルゲン）

熱狂せるミラノ市民に送られて、四月十四日、午前二時イタリア號は悠々とその巨體を順風に送られ、シユトロプに向つて、西の上空に没したが、數時間にして天候は激變した。實にイタリア號の悲運の一頁は既にこゝから始まつてゐる。吹雪に會ひ、氣囊に雪が積つて著しく機體が降下し、危険に陥つたこと數回、またシレジア上空における數時間の難航は特に甚だしく、氷のためプロペラが折れ行方不明を傳へられたこと四時間に及んだ。ノビレ少將はノルゲ號による北極横斷飛行中

でさへ、かような險惡な天候に出會はなかつたといつてゐるのを見ても、いかに天候が悪かつたか想像が出来よう。四月十七日やうやく第一着陸地たるシウトロブに到着したが、機體の破損は思ひの外大きく、その修理のため五月三日までの二週間餘りの貴重な時間をこゝで空しく過ぎさなければならなかつた。五月三日シウトロブを發してヴァドソーに向つた。今度は豫定通り進むものと思はれたに拘らず、フィンランドの上空でコースに誤があつたことを發見して一旦シウトロブまで引き返した。それがためヴァドソー着は翌四日になつた。たゞ豫定通り順調に進んだのはヴァドソー、キングス・ベール間のみであつた。ヴァドソーを五日朝發してキングス・ベールに六日到着した。

探檢の經過

五月六日根據地たるスピッツベルゲンのキングス・ベールに到着したイタリア號は、出發に先だつて、ノビレ少將の令弟ノビレ教授（ローマ高等工業學校教授）を隊長とする一隊をノールウエーの首府オスロに駐在せしめ、一方母船チツタ・ヂ・ミラノ號には二百人の地上勤務員を乗り込ませキングス・ベールに碇泊せしめて何時でも三者間に聯絡がとれることにした。

繫留柱は一九二六年ノルゲ號に用ひたものに多少の修理を加へて用ひることにした。格納庫は、ノビレ少將の新考案になる無蓋のものを新築した。

第一回探檢 第一回探檢はフランツ・ヨセフ・ランドの探檢が目的であつた。出發に際してイタリア號には左の人員をととのへた。（この人員は第二回、第三回の探檢共に全く同じであつた）

ウンベルト・ノビレ少將（隊長）

ナターレ・チエチオニ氏（イタリー航空省技師、機關長）

エトレ・アルドイノ軍曹(機械技師)
アチリオ・カラツチ軍曹(機械技師)
ウインセンズ・ボメラ氏(機械技師)
フエン・マルムグレン博士(スエーデン人、氣象學者)
アレツサンドリ氏(機關技師)
エ・マリアノ大佐(操縦者)
ファイリツポ・ザツピ大佐
エ・ヴィイエリ中尉
ペントレモロ教授
エフ・ベフーネク博士(チエツコ・スイヴァキア人、氣象學者)
チオツカー氏
ラゴ博士(新聞記者)

ジュセツプ・ビオジ軍曹(無電技師)
トリアニ氏(醫師)

携帯品その他積み込まれたものは左の如きものであつた。

食糧。主としてペミカン、チョコレート、その他乾物、約一ヶ月分
橈、犬その他防寒用具一式

無電機。放送距離二千マイル
ガソリン八千二百キログラム(この量はノルゲ號の一九二六年の時のガソリンより千四百キロ
グラム多かつた)

尙、イタリア號にはフリー・バルーンの仕掛が施された。

かくしてイタリア號は五月十一日午前七時四十五分根據地キングス・ベアを出發してフランツ・
ヨセフ・ランドに向ふこととなつた。豫定八九時間の航程であつたためイタリア號は悠々としてそ
の雄姿を北氷洋の空高く浮べて東に向つたが、こゝにイタリア號は第二の悲運に遭遇することにな

つた。即ち出發まもなく濃霧に包まれ、あまつさへ風が加はつたので、イタリア號は、時には五百フィートの低空に降下したり、時には千六百五十フィートの上空に上昇したりしたが、遂に發動機一個を破損し、航空時間實に四十八時間にしてようやく根據地へ歸還した。

第二回探検

次いで、フランツ・ヨセフ・ランドを通過、レニン・ランドに達し、ノヴァヤ・ゼムリア・ランドに迂廻して歸還する航路に上つたのが五月十四日であつた。この飛行は概して順調であつたが、豫定通りレニン・ランドの上空に停止すること等は出来なかつた。しかし、この飛行ではノビレ少將は寫真二百枚と、活動寫真フィルム千六百フィートを無事撮つたし、またレニン・ランドは一般地理學者に想像され、また一般の地圖に記載されてある大きさよりも實際は小さなこと、また他に新陸地が存在しないこと等を確かめることが出来た。この間の所要時間は六十八時間に及び航空船による滯空時間の世界における最長の一つといはれてゐる。

遭難の顛末

第三回探検

概してイタリア號の探検は恵まれなかつた。然しノビレ少將の決意はものすごいものがあり、隊員中來年まで延期せんことを提議したのもあつたが頑として應ぜず、遂に豫定通り第三回の壯舉を敢行することになつた。そうしてその結果は即ち今日の悲惨事を突發したのであつた。この航程その他については母船チッタ・ヂ・ミラノ號の病床に傷づける體を横へながらノビレ少將自からペンをとつて、述べた少將の手記が總てを盡してゐるので、こゝではその手記と重複せぬ程度で、單に日程その他を簡單に記すことにする。

五月廿三日午前四時四十分イタリア號はキングス・ベール發、グリーン・ランドの北端をかすめて廿三日夜北極の上空をきわめた。その報道に歡聲を上げた母船チッタ・ヂ・ミラノ號の乗組員は廿五日午後次の無電に接した。

(イタリア號廿五日發電) イタリア號は廿四日正午頃より逆風に會ひ難航中。スピッツ・ベルゲン着は著しくおくれて廿五日夜十時の豫定。

これがイタリア號から母船が受けた最後の無電であつた。次いで廿七日夜、シベリア、アラスカ等の北端にある無電局で左の無電に接した。

(イタリア號廿七日夜發電) チツタ・ヂ・ミラノ號へ轉電。イタリア號遭難航行不可能、救助頼む……」

これは微力な豫備の無電機を用ひたため、放送距離が小さい。それでいづれかの無電局で轉電して貰ひたい意で發電したらしいと推測されたが、既にこの無電は雑音多く、切れぐで一部の判讀を許すのみであつた。しかも肝心の所在地が聞きとれなかつた。そうしてこれを最後にイタリア號は文明から遮斷されてしまつた。

六月九日、母船チツタ・ヂ・ミラノ號は左の如き悲壯な無電に接した。

ノビレ發、氷塊上に墜落、北緯八〇度三八、東經二六度五五、氷塊高さ三百フィート、東に吹

き流されつゝあり。

尤もこれは後日になつて明になつたことであるが、一行中、ノビレ少將と共に墜落してキャンプに立てこもつたものは左の九名であつた。

ノビレ少將。チエチオニ氏。マルムグレン博士。マリアノ大佐。ザツピ大佐。トリアニ氏。ヴイイエリ中尉。ベフーネク博士。ビオジ軍曹。

この内左の三名が五月卅日徒歩陸地に到達する目的でキャンプを出發した。
マルムグレン博士(指揮者)。マリアノ大佐。ザツピ大佐。

各方面の救援作業

イタリア號からの通信が杜絶すると、直ちに母船チツタ・ヂ・ミラノ號を中心として救援作業の準備が進められ、この救援作業に参加した國はイタリー、ロシア、スエーデン、ノルウエー、フィンランドの五ヶ國であつた。特に廿七日ノビレ少將からの遭難の無電に接するや、ノルウエー、イタリー、ロシアの三國では直ちに、イタリア號救援會を組織して、ノールウエーではリーゼル・ラルセン博士、イタリーではアルチユーロ・マルカンチー氏、ロシアでは陸海軍人民委員次長カーメネフ氏が各その會長となつて、一齊に救援作業が開始されたのであつたが、北極地方の天候は毎年四月の終から漸次霧が深くなり風が強くなつて、最も險悪になるものである。それがため救援作業は極度に困難とされた。しかも始めの頃は、たゞ遭難の事實が判明したゞだけで、その所在地が不明なため各自勝手に凡その見當をつけ、西はウエスト・スピッツベルゲンの北方アムステルダム島

の沿岸、東はフランツ・ヨセフ島、更にノヴァヤ・ゼムリヤ・ランドにわたる極めて廣汎なる地域に船や飛行機を出動せしめたのであつた。もとより効を奏しそふはなかつた。

即ちノールウエー飛行家ホルム大尉は五月廿七日、水上機でオスロ發、トロムソに碇泊中のノールウエー海豹船ホビー號に飛來、ホビー號は同大尉を乗せて、スピッツベルゲンのアドヴェント・ベーに向ひ、こゝで更に犬橈隊を積んでノースランドの東部沿岸の捜査に向つた。ホビー號と前後してトロムソを出港したノールウエーの碎氷船ブラガンザ號は六月二日、スピッツベルゲンの東南海岸に現はれ、こゝでノールウエー人十三名を乗せて主として、ノース・ランドとウエスト・スピッツベルゲンとをへだてるヒンローベン海峽方面の捜査にあたり、イタリア號母船チツタ・ヂ・ミラノ號は、キングスベール發アムステルダム島まで出動したが、結氷堅くして北進することを得ず已むなくこゝに立往生してしまつた。ロシアの碎氷船マリギン號はノヴァヤ・ゼムブリア・ランドに向つた。

イタリーでは先發隊として飛行家ウンベルト・マツダレナ中佐をしてミラン發晝夜兼行でスピツ

ツベルゲンに向はしめ、第二段としてペンソ氏、クロシオ大佐操縦のもとに、機關士ザンチャツチ無電技師デラ・カッタ氏と共に、五千ポンドの荷物を積んだドルニエ・ワルのサヴォイア五十五號をキングス・ベールに向はせた。スエーデンではシャックルトンの南極探検に母船として使用した船と同一のもので、スエーデン第一の碎氷船クエスト號に、選り抜きの飛行家、ルンドボルグ中尉、トーンベルグ中尉、シャイベルグ氏等をのせて、トロムソ出發、マーチソン・ベールを根據として捜査を開始した。しかしこの頃はまだ、大海に豆粒を探す如きもので、何ら得るところなく、いづれの方面に向つた救援隊もたゞ空しく荒天と、氷雪と戦ひつゝ危険な日を過ぎすに過ぎなかつた。

六月九日、チツタ・ヂ・ミラノ號はノビレ少將から一行の所在地を知らせた無電（前項記載）に接し、こゝに始めて、所在を知ることを得て、救援隊は一齊にこの方面に集まつて來るし、また各方面でも船舶、飛行機を増すことになつた。即ちロシアでは碎氷船としては世界で有數なクラシン號に數臺の飛行機を積み込んでレニングラードを出港、ノースランドの北端レー・スミス岬に向はしめた。クラシン號は積載容積三萬六千トンで、サモイロウツチ教授を隊長として、ロシア飛行家

カフォルコフスキー氏その他新聞記者らに乗せてゐた。その他ノールウエー、スエーデン等から、インゲフイーレ號、スヴァルヴァルド號等の碎氷船が續々現場に向つて、出動するし、またかの有名なるノールウエーの老探検家、アムンゼン氏も六月十八日一行五人と共にドルニエ・ワルで出發キングスベールを中心にして前後六隊ばかりの犬橇隊徒歩救援隊等が組織された。その内にも世人の涙を誘ふ一つの探検史美談は、母船チツタ・ヂ・ミラノ號の乗組員數十名が救援作業は遅々として捗らず、隊長ノビレ少將の窮地を坐視するに忍びずとして、アルピン・チームなる決死隊を組織してノールウエー人二名を案内として、下船徒歩で救助に出發したことであつた。

マツダレナ中佐がノビレ少將のキャンプを發見したこと、ルンドボルグ中尉がノビレ少將救ひ出しに成功したことについてはノビレ少將自身その手記で述べてゐるから、こゝでは省略してノビレ少將が救ひ出された以後の救援作業を述べることにする。

ルンドボルグ中尉はノビレ少將を救ひ出すと直ちに六月廿四日キャンプに残されてゐる残り五名の救助に向つたが、不運にも着陸に際して愛機を破壊して、一行五名と氷上にとぢ込められる身と

なつた。中尉は親友で同じくスエーデンの飛行家であるシャイベルグ氏に、七月六日、十三日目に救ひ出されて、クエスト號で氷上にとち込められた一行との生活ぶりをこう語つた。

ルンドボルグ中尉の遭難記

〔ニューヨーク特電十一日發〕 六月廿四日の夜十一時に浮氷上に降りたが、ノビレ少將が涙をながして自分に抱きついて喜んだ時のことは忘れることが出来ない。少將を一たんマーチソン・ベールに送つてから、また残つてゐる人々を救ひに浮氷に赴いたが、浮氷のふちが破れて氷がとけかゝつてゐるところへ機につけてゐたスキーをつつこんだので飛行機がひっくり返つてしまつた。それから苦しい日が續いた。クラシン號が来てくれるはずのが更に消息がない。つひに十三日間といふもの浮氷の上で暮した。この間、料理番はヴィイェリ中尉が受持ち半人分位づゝあてがはれてゐたが科學的にカロリーをはかつてあつた。嗜好品としてはスエーデン機が落としてくれたブランデーと巻煙草としかなかつた。ローマからの便りが何よりもうれしいものだつた。ピオジ軍曹は高い熱を出してゐたにかゝはらず勇敢にも日に二度づゝテントの外にはひ出し通信の任を果してゐた。六

日の十一時シャイベルグ君が来てくれて自分を連れ歸つてくれた。機上に移つた時、自分は完全に仆れてしまつた。かくして私は漸く救はれたのだがこの苦しい幾日かを浮氷の上に送つてゐる中に私は何度徒歩で陸地へ到達せんと試みたかしのれない。マルムグレン、マリアノ、ザツピ三氏は思ひ切つてこの徒歩脱出を試みたのだが、私はつひに思ひ止まつた、結局後になつて考へて見ると思ひ止まつた方がよかつたのだ。今回のイタリア號の遭難はおそらく極地探検史上未曾有の悲惨事であらう。来る日も霧が濃く、それがため飛行機による救援作業は著るしく捗らない。ノビレ少將の率ゐた探検隊はたゞ隊長のノビレ少將が救はれたゞけであと五人は救はれずに残つてゐるが、全部病氣になやみながら救助を待つてゐる。その救助の成否は彼らの死のキャンプからすでに、廿五日の地點まで近寄つてゐる碎氷船クラシン號の能力一つにかゝつてゐる。實に彼らのキャンプほどもぢめなものはこの世にまたとあるまい。あの氷に閉された極北で人間生活の最大の悲惨が刻々進行しつゝあるのである。彼らの死に直面しての悲しい叫びが空を通じてわれらの耳にひびく。一方氣囊とともに流れて行つた六人のイタリア人もどうしてゐるか。ソラ大尉と二名のノールウエー人に率ゐられて出發した犬隊も恐らく死んでゐるだらう。またアムンゼン氏を初めその他五名も生きて發見される望みは殆どない。

クラシン號の活躍

次いで一行五名のキャンプに近づきつゝあつたロシアの碎氷船クラシン號を母船として、一帯を飛行捜査中であつたロシアの飛行家、チユクノフスキー氏は、五月卅日ノビレ少將等とキャンプで別れて徒歩で陸地に向つた一行を七月十一日發見した。當時の様子はわが社の海外特電に委しいから左にこれをかゝける。

【ニューヨーク特電七月十一日發】 目下イタリア號殘留部隊救助に従事してゐるロシア飛行家チユクノフスキー氏は、ノビレ少將らのキャンプから徒歩で陸地に達する目的で出發して自來行方不明となつてゐたスエーデン氣象學者マルムグレン博士、マリアノ大佐、操縦士のザツピ大佐の一行を發見したと報道した。一行の内二人はチユクノフスキー氏の飛行機を發見するや力の限り旗を振つてゐるが、一人は身動もせず氷上に横はつてゐたのを見ると死んでゐるものらしい。チ

ユクノフスキー氏は一行救助のため着陸せんとして五回も上空を旋回したがつひにその目的を達せずやむなく碎氷船クラシン號に發見の事情を報告した。發見された時の一行の位地は北緯八十九度四十二分、東經廿五度四十五分。

【モスコ特電七月十二日發】 イタリア號遭難者救助につとめつゝあるロシア碎氷船クラシン號の救援隊は十二日イタリア號乗組員にしてさきに陸を求めて一行をはなれた三名の中、マリアノ、ザツピ兩大佐を救助したがマルムグレン博士はすでに一ヶ月前に死亡してゐた。

【オスロ特電七月十七日發】 ロシア碎氷船クラシン號に乗り込んでゐたヘール博士は、マルムグレン博士マリアノ、ザツピ兩大佐一行の遭難事實について左の如く無電で報告した。

一行がノビレ少將等のキャンプを出發してから二日目にマルムグレン博士は寒氣のため弱り出したザツピ、マリアノ兩大佐は博士にキャンプへ引き返すことを勧めたが博士は今まで來た途を辿つて行くことは不可能であるといつて承諾しなかつた。六月十四日マルムグレン博士が氷上に倒れたので、ザツピ大佐は起こさうと八方苦心したが、博士の兩足は凍つて硬直してゐたゝめ起すことが出

來なかつた。それで博士は二人に自分を殘して前進してくれと乞うた。二人は百呎ばかり前進してから博士がまた決心をひるがへして同行しはせぬかと振返つて見守つてゐると、小高くなつた氷の上にはひ上つて來て博士は「なぜ行かない」と叫んだ。それで二人はやむなく博士を置き去りにして歩きつゞけたが六月二十六日になつてそれまでかなり疲勞してゐたマリアノ大佐が雪の光線のため眼が見えなくなつたので四日間はずつとしてうづくまつてゐた。その時の二人の位置はブロック島から四百呎位のところであつたがその間に海水があつたため到着は出來なかつた。ザツピ氏は綱のついた斧をしきりに投げた。これは前方にある浮氷に斧を打ち込んで引き寄せようといふ計畫だつたが、何をやつても遂に効を奏しなかつた。兩氏が初めて飛行機を見たのは六月十九日であつた。飛行機を發見するや兩氏は着物を切つて「救助」といふ字を氷上にゑがいた。が、いまは衣類も少く手廻りの品としては毛布一枚、綱、ナイフ、斧位のものであつたからこれはなみたいていのことではなかつた。それに兩氏が乗つてゐた浮氷は絶えず浮動して、はじめレー・スミス岬の近くまで流れたが、次にはブラウン岬の方へ流れ出した。あまつさへ氷塊は刻々に溶けて小さくなるし、流

れは早くなるばかりであつた。丁度救はれた日マリアノ大佐は重體で北極熊が百呎位のところまで近寄つて來たがたゞじつと見守つてゐるに過ぎなかつた。さうして兩人は總てを斷念して最後の日の來るのを氷上に坐つて待つばかりであつたが、幸ひにも漸くにしてクラシン號に救ひ出さるゝに至つたのである。

【モスコ―特電七月十四日發】ノビレ少將一行のキャンプを出發、徒歩で陸地に向ひ四十三日間氷上をさまよひやつとロシアの碎氷船クラシン號に救助されたザツピ大佐は、クラシン號甲板で新聞記者團に左の如く語つた。

「イタリア號のゴンドラに乗つてゐた者は衝突の際全部負傷した。私も胸部の負傷で三日間は動けなかつた。マリアノ君、マルムグレン博士と私の三人は陸地を求めてキャンプを出發した。二週間ばかり歩行を續けるとマルムグレン博士は前進が出來なくなつたので、やむなく氷上に殘してわれわれ二人は非常な困難を冒して前進してゐると一つの氷原に到着したが、この氷原は四面水に圍まれてゐて通り抜けることが出來なかつた。こゝで焦燥と不安の日を空しく過ごしてゐる中に三日間

で食糧が盡きてしまった。あまつさへマリアノ君が足を凍傷にやられたので動きがとれなくなつた。その後チュクノフスキー氏の救援機を認めるまでの十日間われ／＼は救はれる見込も全くなく氷原にとどめられて暮した。チュクノフスキー機を認めた翌日であつた。氣息奄々として氷上に横つてゐたマリアノ君が汽笛の音がしたやうだといつた。しかし私は信ずることが出来なかつた。やがて濛々と上がるクラシン號の黒煙をはるか彼方に認めた時ですら私達はそれを疑はざるを得なかつた。どうしても汽船がこんなところまで近づけるとは思へなかつた。私共はもし救はれることがあるとすれば空からの救助だとばかり思ひ込んでゐた。われ／＼は文明の世界と全く遮断されてゐてどんな救援作業が行はれてゐるかも全く知らなかつたのである。やがてクラシン號の救命主に迎へられたが迎へるものも迎へられるものも涙であつた」

チュクノフスキー氏の發見によつて、一行三名の徒歩隊は七月十二日クラシン號に救助されたがチュクノフスキー氏自身はこれが救助のためプラーテン岬附近の氷上に着陸せんとする際、飛行機を破壊して却つて同行者五名と共に、とどめられる身となつた。一方クラシン號はチュクノフス

キー氏の救援を後にして殘留部隊のキャンプに向ひ遂にこれを救ひ出した。

【ローマ特電七月十三日發】 チツタ・ヂ・ミラノ號の無電公報によればロシア砕氷船クラシン號は十二日午後九時ヴィイエリ中尉等の一隊五名を救助した。右の一隊はノビレ少將が残して來たイタリア號の殘留部隊である。

クラシン號のロシア救援隊長サモイロヴィツチ教授はヴィイエリ中尉救助に關する左の詳報を報告してゐる。

クラシン號はヴィイエリ中尉一行のゐる流氷に近づくや耳をつんざくばかりサイレンを鳴らしたが、これに對し一行は煙を立て、合圖をした。吾らは繩梯を下りて氷上の一行に近づいたが一行は餘りの喜びに無言のまゝ吾らと互に抱き合つた。ヴィイエリ中尉などは深く吾らの好意を謝し救助される望みは一にクラシン號にかゝつてゐるとは期待しつゝも、かくも速に救助の手が差延ばされるとは豫期しなかつたと語つた。吾らが救助したのはヴィイエリ中尉、チエツコ・スロヴァキアの氣象學者ベフーネク教授、無電技師ビオジ氏、イタリア號機關長チエチオニ氏、醫師ト

リアニ氏の五名で脚部に負傷をしてゐるチエチオニ氏を除く外、一行はすべて元氣である。チエチオニ氏と雖も重體といふ程ではない。何分にも濃霧深きため吾らは明日を待つてフォイン島に向ひイタリア號探検隊救助に赴いたまゝ消息を斷つてゐるアムンゼン氏一行の所在を探し、プラテン岬附近に不時着陸してゐる吾らのチユクノフスキー氏ら一行をクラシン號に連れて來る豫定である。更に吾らはヴィルゴ・ベーに至り、クラシン號はこゝを根據地として更にイタリア號乗組員中の殘留者およびアムンゼン氏の搜索救助に當たるはずである。なほノビレ少將は吾らに無電を送り吾らの好意を深謝すると同時にイタリア號の氣囊とゞもに吹き流されたアレツサンドリーニ氏外六名も恐らくこの附近にゐるであらうからは非救助して貰ひたいと懇請し來つた。吾らはノビレ少將の乞ひを容れてあくまで搜索に當たつてみる考へであるが、それにはまづ吾らは石炭の供給を受ける必要がある。

犬橋隊の遭難

更に前記犬橋隊中の一隊即ちヴァン・ドンゲン。ソラ。ヴァーミング三氏は七月十二日になつてスエーデン機二臺とフィンランド機一臺とに救ひ出された。一行の苦難は、一行がスピッツベルグに運ばれた時そこでドンゲン氏が發表した遭難日記を我が社はいち早く手に入れたので電文のまゝ左に掲げる。

【ロンドン特電七月十七日發】 六月十八日 ノース・ケープ出發、イタリア號乗組員救助の壯途につく。同行ソラ、ヴァーミング兩氏、犬九匹、食糧廿四日分、この日ケープ・ヴェンデの方向に向つて百十トリス進行。

十九日 ケープ・プラテンに向つて出發、ヴァーミング氏雪のため失明、ために同氏を残しアウト・ゲーリット島の南端に向ひ進む。

二十日 ブラウン岬附近の先端に前進。

廿一日 浮氷の群を抜けて前進せんと試みることに三日、いづれも失敗。

廿四日 つひに食糧その他八日分を残して他は全部捨てて辛うじて氷群を脱出。

廿五日 前進、携帶品更に半分を残すのやむなきに至る。

廿八日 ブロック島到着睡眠用の袋はビショ／＼にぬれて乾きさうにないのでぬれたままそれにもぐつて眠る。犬、氷群脱出中二匹、ブロック島到着の際三匹仆る、鴨二羽を仕とめて食ふ——後四日間吹雪にとぢ込めらる。

七月三日 フォイン島に向つて出發、六時進むに卅一時間かゝる。險惡な天氣が続いて食糧は盡きる。遂にやむを得ず犬一匹を殺す、用意して行つた鍋は散々に犬にかみくだかれてゐたためココアの罐で犬料理を食つた。勿論鹽もないコーヒーのかはりに犬のスープをすゝる——後三日間また吹雪。

同八、九、十 の三日間は背囊とゴムの救命ボートで、ノビレ少將一隊を探して更に前進したが、

この三日間一睡もせず一片の食物もないため餓と疲れのためやむなく再びフォイン島に引き返す

十一日 再び犬一匹を殺す。

十二日 精根つきて悄然と氷上に體を休めてゐる内に、クラシン號の船影を認む。高所に走り上つて合圖するも答なし、夜十一時飛行機の爆音聞えやがてスエーデン機二臺とフィンランド機一臺がやつて來た。この時幸にも激流のため群がる浮氷が流されたのでその間に操縦者はいち早く着水場所を見つけて下りて來た。勿論これは非常に危険なことだつた。われ／＼は飛行機が着水したと見るや何もかも打ち捨て飛行機に飛び込んだ。

十三日 無事キングス・ベールに到着。大勢の出迎人の拍手を受けた。

因にヴァン・ドンゲン氏はまだ廿一歳の青年であるが最も勇敢な極地探検家の一人で、すでに五冬も極地で過した経験家である。特に犬の使い方が巧妙なことはスピッツベルゲンで誰一人知らぬ者もない位である。彼のドッグ・チームはスピッツベルゲン全島で最も優秀なものとして表彰されたことがある。

救援の結果

チツタ・ヂ・ミラノ號にあつて救援作業に采配を振つてゐたノビレ少將は、クラシン號が、赤テントの一隊を救助すると直ちに右一隊の引き渡しを主張し、引き續き救助に當たらうとしたクラシン號にこれを許さなかつた。そうして、ヴェイルゴ・ベーでクラシン號から一同を引き取つて、七月廿六日ノールウエーのダルヴィック着、直ちに同驛からローマに向つて歸國の途についた。しかるにこゝに計らずもノビレ少將に對する非難が各地に起つて來た。いふところはノビレ少將は隊長の身を以つて隊員を残してキャンプから自身が真先に救ひ出されたこと、次にまだ救ひ出されない者が多いに拘らずクラシン號をして救助作業を續けしめなかつたことは共に人道にもとるといふのである。

それがためイタリー首相ムツソリーニ氏は遂にノビレ少將に對して嚴重な緘口を命ずるにいたつ

た。

それはともあれ、ノビレ少將を始め、赤いテントに残された五名、徒歩陸地に向つた一行と救助に向つて却つて窮地に陥つた勇士等もこゝに無事救ひ出されて、一先づ一段落を告げた。

救はれない人々

しかし、スエーデンの勇士ルンドボルグ中尉の所謂「人類無上の悲惨事」はこれで全く終結したのではなかつた。イタリア號の氣囊とよもに極北の暗澹なる空の彼方に吹き飛ばされて行つた七名の乗組員、老探検家アムンゼン翁、その他或は犬橇で、或は徒歩で救助に向つた十數名の救助隊員、いづれも今や夏も過ぎて秋になつてもその消息は依然として一切不明である。わけてもこゝに哀れなのはアムンゼン翁の運命である。人も知る如く翁は一昨一九二六年のノルゲ號による北極横斷飛行に成功するや長年の探検界を隱退する旨を聲明した。そればかりではない。翁は一九二六年の壯舉にはノビレ少將をノルゲ號の一操縦者として雇つたのであるが、事一度成功するやノビレ少將は巧名を獨占せんとしてアムンゼン翁を裏切つた。かつては手を携へて死線を越へた二勇士は自來交を絶つて今日にいたつたのである。しかるに翁はノビレ少將の遭難を耳にして坐視するに忍びな

つた老齡を氣遣ふ人々の忠告を退け、六月十八日遂にフランスの飛行家ギルボー氏外四名を従へて出發した。オスロの空高く翁の眞新らしいドルニエ・ワル機が翼を銀色にかゞやかせながら北の方へ消へ去つた時、見送りの人々は泣いた。そうして百日に垂んとして尙消息が不明である。その後アムンゼン機のそれらしい轍の後を氷原上に認めたとか、フロートの破片が発見されたとかの報道がしばしば傳はつたがいづれも信頼出来なかつた。或る一部ではアムンゼン翁の一行は既に死んだものと判斷してゐる。またノールウェー政府でも翁の救助作業を七月一ぱいで打ち切つた。

ノビレ少將のおもかげ

ノビレ少將は一八八五年ナポリの近くアヴェリーノで生れた。父親はイタリア大藏省の役人であつた。

ノビレ少將はナポリの高等工藝學校に入學したが、既に在學中その緻密な頭腦を認められ、卒業すると同時に母校に教鞭をとつたが、その性格は長く教師たることを許さなかつた。

學校を辭してまもなく機械技師として實務につくことになつた。しかしそれにもあき足らず、内務省に入り、鐵道省に移つたが、その間絶へず、幼ない頃から好きだつた飛行船の研究を怠らなかつた。そして將來是非飛行船製作を専門にしたいといふ希望を持つてゐたが、陸軍省にひつぱられたのを機會に表向きにこゝで専心飛行船の研究を始めることになつた。

一九一五年陸軍省からローマ航空船製作所に送られた。こゝに入つてから二三ヶ月で、是非自分



の思ひ通りに飛行船を作らしてくれと亂暴に近い注文を出したが、幸にこの注文は容れられた。そうして作り上げられた少將の處女作が有名なローマ號であつた。この技倆、手腕が認められて、まもなく少將はローマ航空船製作所の所長となるにいたつた。爾來理論實地双方で航空船に關しては世界の一權威として認められた。特に大戦中祖國のため貢献したことは著るしいものだつた。その頃少將が著はした「航空學の理論と實地」の一書は各國の専門家の推賞を受けた。

少將は今日まで大小約四十の飛行船を作り上げてゐるが、少將の飛行船の特長は半硬式である。その内少將の會心の作といふのはN一號、二號、三號と今回の北極探檢機に用ひたイタリア號であつた。N一號は後ノルゲ號と改名されて、一九二六年に北極横斷に成功したものであり、三號は日本海軍省に買ひ取られて、昨年九月爆破したものであることは人の知る通りである。

少將は一九二六年の北極探檢横斷に成功したため、歸國後陸軍少將に任ぜられ、伯爵となり、母校の名譽教授となつた。一九二七年の初めN三號組立てのため日本へ來朝して四五ヶ月滞在したことがある。

遭

難

記

チツタ・ヂ・ミラノ號にて

ウンベルト・ノビレ少將手記

壯圖半ばにして極北の氷上にとち込められること數旬、やうやく救ひ出されたノビレ少將の遭難談は世界各國民の逸早く知らんと欲するところであつた。

ノビレ少將はイタリー政府機關紙ボポロ紙のためにイタリア號母船チツタ・ヂ・ミラノ號から無線電信を以つて續々その遭難記を發表することになつた。それがため本社では一日も早く日本國民にこれを報道すべくその特權を得て順次紙上に發表したことは廣く讀者の知るところ。然るに不幸中途、ノビレ少將はイタリー首相ムツソリーニ氏に緘口令を布かれるにいたり、これがため同少將の手記は完結するを得なかつたのは遺憾にたへないが、既に本社が受け取つた分だけでも大要を盡してゐるので、同少將の手記を電報そのまゝこゝに再録することにした。

第一 信 (六月廿七日發)

救援機來る

六月廿三日の朝であつた、自分がテントの中にあると、ビオジ軍曹がマーチンソン・ベーにゐるスエーデンの救援隊からの無線電信をもたらして來たのである。それによるとルンドボルグ中尉とローゼンヴァルド中尉の搭乗するスエーデン機が着陸の目的で我々のキャンプに向ふといふのであつた。果して翌廿四日晚餐の最中に飛行機の近づく音がきこえて來た。勇躍したわれ／＼は大いに御馳走を食ふ氣になり、いつもの白熊の肉の外にベミカン（北極探検家達が好む牛肉や果物等を固めた食物）とチョコレートとをたしたその上に自分は少量のウイスキーを飲むことを許した。いつもはコンパスからアルコールを二三滴とつて來て、これを水にまぜ飲んでゐるのだから、皆大そう喜んだ。實にこのキャンプ生活はじめての御馳走であつた。ルンドボルグ中尉の飛行機にはもう一臺の飛行機がつきそつて來てキャンプの上を旋回してゐるたがその間にルンドボ

ルグ機が二三回まはつてから中央の氷上に無事着陸したのであつた。間もなく Rundbolg、ローゼンヴァルド兩中尉は、自分が不幸にして動くことが出来ず迎へに出られないので、テントの中に入つて来た、自分は一行の皆のために兩中尉に丁重に感謝の意を表した。一同のやつれたおもざしに、この勇敢な兩飛行家は心を打たれたものゝ如く、涙を流さんばかりに、空腹ではないかと何度もたづねてくれた。幸にマルムグレン君がイタリア號を離れた最初の日に白熊を仕止めたので食物は十分にあることを自分が告げると、兩中尉は自分にむかつて、それなら二人といつしよに飛行機に乗るやうにといつた。自分はこれに答へて病人からさきにつれていつてくれとたのんだのだが一行は皆自分が最初に行くことが、今後救援を續行するのに最も大切だと兩中尉の申出に賛成した。それで自分もやむなく同意して僚友につれられて飛行機に乗つた。その時自分は、この永い苦闘の間自分にとつて力の塔の如く心強さを與へてくれた勇ましい同僚達と一人々々あつく抱擁しあひ、それからヴィイェリ中尉に後事を一任したのであつた。

單身母船に歸る

飛行機は午後十一時廿分出發、翌午前零時廿分マーチンソン・ベーに

着いた。この時スエーデン救援隊の人々から受けた丁寧なもてなしは自分にとつては忘れることが出来ない。次いで廿分またぬうちに Rundbolg 中尉は約束通り單身で、われわれのキャンプに向つて出發した。これには水上機が一臺つきそつて行つた。自分は Rundbolg 中尉の仕事には非常に胸をいため、その成功を切に祈つてゐた。然るにその着陸間に災難にあつたといふことをきいた時の自分の驚きは察してもらひたい。午後になつて自分は母船チツタ・ヂ・ミラノ號にうつされた。なつかしいこの船にこの姿で歸つて僚友に逢つた時の氣持もこゝに記すに忍びない。皆は自分をとりかこんでだまつて自分をみつめてゐる。自分は一こともいふことが出来なかつた。しかし自分のよごれた長いあごひげは彼等をおどろかせたにちがひない。自分自身はかなり長くたつたと思はれたころやつと自分は平生の氣持に歸つてロマニア船長と今後の救援方針について打合せた。われわれを救ひに行つてくれたアムンゼン氏の消息が少しもないのは悲しいことである。同じくラルセン中尉とホルム氏とは氷にとちこめられたブラガンザ號にむなしく日を過してゐる。自分達とわかれてイタリア號に乗つたまま吹流された七名は多分われわれのキャンプしたところから五十

以内東方にゐると思はれる。司令室とはなれくになつたイタリア號の主要部は、東の方向に流れて行つたがまもなくわれくは十^{キロ}程さきに薄い煙の柱があがるのを見た。これは石油タンクが氷の上におちて發火したのであらう。われくのところから別れていつたマリアノ君等三名については何のたよりも無い。自分はたえず皆のことを考へて心を苦しめてゐるが、救援はつひに成功することを信じてゐる。

第二一信 (六月廿九日發)

一行の所在

われくは心配な一夜を明かした。ホワイト・ベア・バンク(マルムグレン君がこゝで白熊を仕とめたことに因んで、われくのキャンプした浮氷にかう命名したのである)に残して來た一行と何とかして通信しようといろく試みたが、それはみなだめだったのである。それに天候はいつまでもわるいので心配はいよく大きくなつた。このあんばいでは飛行機をとばすことは出来ない。しかもその間に一行の生命を託してゐる浮氷がいつ二つにわれるかも知れない……だが後になつてピオジ軍曹からやうやく無線電信が來た。それによつて浮氷の流れ方が廿四時間のうちに突拍子もなく早くなつて、そのために一行は數^{マイル}東南方に流されたといふことがわかつた。さうすると今の位置は北緯八十度廿分、東徑廿八度廿一分といふことになる、それならといふのでフィンランド機一臺、イタリーのサヴォイ機一臺、スエーデンの三エンジン機一臺がこの

地方一帯の探査に行くことになった。ノースイースト・ランドの北方海岸をさぐつてゐる各探検隊はまだ歸つて來ない。

……

第二一 言 (六月廿六日發)

第三 信 (七月五日發)

イタリア號の行方

イタリア號が突然下降した原因について私はかういひたい。災厄が起きたてうどその瞬間私はヴァルヴ・シート(辨座)が凍りついてその邊のヴァルヴが皆開け放しになつたのぢやないかと思つた。私は早速乗組員の一人に検査するやうに命じた。ところが彼が二三時進まないうちに航空船は氷にぶつつかつてしまつた。後になつて考へて見るとエンヴェロープ・ヴァルヴが裂けてゐたといふのが本當のやうに思はれる。二千磅以上の積載物を氷の上に降してしまつた時航空船が矢のやうに上昇したことが明かにこの事實を説明するに足る。航空船は風のまにまに漂つて雲の中に姿を消した。しかしその時でも私は航空船が遠からず再び下降して來るものと考えた。如何なる場合でもイタリア號は半時間以上も空中に漂つてゐることは有り得ない。風のために速力が加はつたにしろテントから二三十ギヤより遠くのところへは落ちてゐない。

われくが墜落してから四五日たつてから東の方の水平線上に厚い黒い柱が立つてゐるのを一行の者に教へられて見た。その當時われくがの位置は非常に絶望的なものであつたから飛び去つた航空船と運命を共にした一行の人々が羨ましくさへ思はれた。われくは飢ゑと寒さに命を落すまで長い間たゞさまよふのだと思つてゐた。しかしあらゆる状態を綜合して考へると航空船は決して焼けてしまふことはないと確信しはじめた。といふのはこんな高緯度のところでは煙が立ち昇つたところから十^時乃至十五^時はなれたわれくの目に、船體が映じないはずではないからである。それで私は石油タンクか何かを船から誤つて落したのか或はまた氷と衝突しないやうにわざと落したものだらうといふ假定を作つてゐた。もしこの假定が正しければ船は焼け落ちすいつか氷の上において一行は無事だらうといふ望みをかけてもあながち無理な望みでもない。

第四信 (七月六日發)

マルムグレン君

こゝで私はすばらしいエピソードを物語ることにしよう。多分誰にでも興味のあるものであらうと思ふ。それは第一に私の僚友であるスエーデン人のマルムグレン君についてである。マルムグレン君は二人の同行者と共と徒歩で陸地に到着する目的で私達と別れて出發したのであつたが、たとへ氷上を踏破して突進みつゝある彼らを發見せんとする總ての試みが失敗に終るやうなことがあつても、私は必ず彼ら一行三人は無事歸來するに違ひないと堅く信じてゐる。私達は彼らがフォイン島の堅い陸地に到達したのを目撃した。またたとへフォイン島とノース・ランド間の氷上に彼らの足跡が發見されないとしても、必ずしもそれは彼らがフォイン島を無事に通過しなかつたといふ證據にはならない。もしまた彼らがどうしてもフォイン島にとまらざるを得なかつたとしても、彼らには十分の食物の準備があるから今後まだ數ヶ月間は生き永

らへることが出来る。その上マルムグレン君は、かの一九二二年から五年までシベリア海の氷山の間を漂流して歴史的に有名なモード號に乗込んで来た経験家である。然し私は彼ら三勇士の運命がどんなになつても、こゝに切に世人に訴へたいことは、彼らが私達のキャンプを出発したのはたゞ私達全部のために救助の方法を得ようといふ英雄的壯舉であつて、何ら利己的な動機はなかつたといふ一事である。私は衝突直後にマルムグレン君と取り交した感慨深い會話を今でもはつきりと思ひ出すことが出来る。私は頭、右足、腕手に負傷したが私はその時「速に死なれよばその方がありがたい」と思つた。他の一同も皆さう思つてゐたことを私は知つてゐる。それは悲劇突發の五月廿五日の夕方のことであつた。私は目を開くとそこに僚友全部が私を取りまいてゐる。私はいつた「吾々の魂を吾々の祖國と神に捧げよう」と。すると私のすぐ近くに倒れてゐたマルムグレン君は、それまで殆ど動けなかつたのであるが、私のこの言葉を聞いて彼はむつくと起き、立ち上つて私に近づいて「あゝたゞ死あるのみ」といつた。それからしばらく彼は黙つて頭を両手でさゝへたまゝで氷の上に坐つてゐるが、まもなくまた突然立ち上つて「少將閣下、あなたが私の同行を承諾して

下さつたことを感謝します。しかしかうなつては私は水の中をもぐつてゝも行きませう」といつて氷原の一方を取りまいてゐる海水を指した。彼のこの禁慾主義的な言葉は私を奮起させ新しい争鬪力を私に與へた。「マルムグレン君、君は自分で自分の命を絶つ權利はないよ。神の御旨によつて吾々の最後の時が來たら吾々は皆一緒に死ぬだらう。しかし吾々は神の御旨を豫想することは出来ない。何となれば神は吾々のため如何なる知恵を貯へてゐるか吾々は知らないからである」と私は答へた。彼は私のこの言葉にいたく感動したやうに見え何にもいはずにまた坐つた。さうして彼の決心をひるがへしたやうに見えた。

學術方面の成功

吾々の一喜一憂について詳かにこゝに述べる餘裕を私は今持つてゐない。たゞ吾々が適當な要具を持つてゐなかつたため時々とんでもない珍奇なことをやつて用をたさざるを得なかつたことを述べよう。例へば吾々の大事な食物となつた白熊を料理するために吾々に持つてゐたカメヲをみんな燃やさなければならなかつた。この白熊はたゞ好奇心にかられて吾々に近づいたものらしかつた。極めて平穩で何にも危害を加へさうなところもなくたゞ物珍らしさうな

顔つきでトボくとした足取りで吾々に近づいて來たところを、マルムグレン君が小銃でねらひを定めて射止めたのであつた。氷原上の生活は萬事に心細い、われくは地上の人が遠い空にあられるが如く、間近にある陸地をさへ慕つたのである。さうしてもし吾々がフォイン島に達し得たらば心配の大部分は除かれるものと考へてゐた。單に目的からばかり今度の壯舉を判断するならば、たとへ中途思ひがけぬ災厄で挫折したとはいへ、私が胸中ひそかに期してゐた科學方面の探査は大洋地理を除く外全部完成してまづ成功したといふことが出來ると私は思ふ。大洋地理に關する探査は極地に下りなくては出來なかつたので果せなかつたのである。吾々最初の原案は三つの長時間飛行であつた。即ち一つはニコラス第二世島への飛行であり、他の一つはグリーン・ランドを通過して極地に到達すること、更に他の一つは極地到達後東方航路をとつてスヴァルヴァードへの歸還飛行であつた。然るにイタリア號は西方航路によつて極地に到達し、東方航路による歸還飛行に成功したと一往復飛行で極地帯全般にわたる探査を完成したのであつた。さうして殆ど四十時間で少くとも合計九百キロの飛行で極地を中心としてあらゆる方面から調査し、また學術的方面は物理學者

のベフーネク氏とペントレモロ兩教授によつて遺憾なく全部觀察された。特にペントレモロ教授が下した北極磁氣學に關する結論は科學界に非常な貢獻といはねばならぬ。最後につまづいたとはいふものゝ私は科學上の收穫は極めて大きなものであつたと信じてゐる。五月廿四日はイタリトが世界大戰に参加した記念日でもあつたので、その日に極地に到達したことを記念するため極地にイタリー國旗を私は樹てたのであつたが、もしそんなことをしなかつたならばあの災厄はまぬがれてゐたかも知れなかつた。

附
録

ノルゲ號北極横斷記

二九二六年五月

ノビレ少將記

附 録

ノルゲ號の準備はすつかり整つた天候静穏ならば七千^{キロ}を一氣に飛行するに

一、出發の前後

私達一行がスピッツベルゲンのキングスベールに着いたのは一九二六年五月七日であつた。が、それから三日後には、いつでも北極飛行の壯途につく事が出来るやうに用意萬端完備されたのであつた。この三日間といふものは私達イタリー人は零下十度乃至十五度のふきツさらしの廣野で働かざるを得なかつたが、平常なら十日もかゝるやうな仕事をこの短時間に見事やり上げたのだ、ノルゲ號の各部分検査から破壊個所の修理、破損モーターのとりかへ、重荷となるべき不要物の取捨選擇、水素の補填、ガソリン食糧その他必需品の積込等に至るまで今回の北極飛行の重要な準備が完成したのは専ら晝夜兼行で働いたイタリー人等の努力の賜物であつた。

五月十日夕刻にはノルゲ號の準備はすつかり整つた天候静穏ならば七千^{キロ}を一氣に飛行するに足るだけの重油三百七十キロ（約八百^{ポンド}強）ガソリン七千キロ（七^ト）探検隊一行十六名十五日間

の食糧五百キロ（千百ポンド）はすでに積載されてゐた、食糧は肉膏、チョコレート、クラッカー、肉類、煉乳、コーヒー、マーマレード等であつた。がこの外、場合によつては氷上行進の要もあるかと思つてこれに必要なテント二張、そり一個、ライフル銃二挺と毛皮袋、背囊、スキー數個とを用意する様に私は命じた。この氷上行進必需品一式と寫真器具類、個人の衣服、餘分の食糧品の積込だけが私がノルウェー人に命じてやらせたことだが、然もこれには極大量を制限したのだからノルウェー人が働くところはいくらもなかつたのだ。

私達は出發の時刻を五月十一日の午前一時から二時の間と定めたが、東風が格納庫を強く吹きまくつてノルゲ號を格納庫から引出すのが非常に危険だつたため、私は數時間出發を延期せざるを得なかつた、午前四時頃風は靜まつた。ノルゲ號の出發準備はなりイタリイ人の乗組員は全部各部署についた、私はアムンゼン氏に乗船するやう通告した。然るに何事ぞ、ノルウェー人等は八時になるまでやつて來なかつた、この延刻がもとで、ガソリン二百キロ（四百四十ポンド）といふものは極地熱のために徒らに空費されてしまつたのだ。私はノルゲ號を格納庫から引出させたがこの時は東風

が再び吹きだしたので多少の心配はあつた、私はバラストとしてガソリン三罐、小さな砂囊二袋——これ等の重量合せて七十キロ（百五十五ポンド）を乗せグリニジ標準時の午前八時五十分いよく出發の命令を下した。

ノルゲ號は、徐々に上昇した。地上からは私達を送る歡呼の聲が耳をろうせんばかりに起こつた。約三十呎ばかりの所に達した時、私は各モーターの速力を千回轉に増したから上昇力は早くなり、五十呎、百呎、百五十呎、二百呎、三百呎、四百呎といふ工合にノルゲ號はドン／＼昇騰して行つた。

これより先き、ノルゲ號がキングス・ベール出發の際、私は豫め進路係に、山嶽から遠く離れるやうに命じておいたのだ。私はその後の出來事についてはほんやりした記憶があるばかりだが、天氣はすてきで空は青かつた。スピッツベルゲンの雪を頂いた奇峰は陽光をあびてキラ／＼してゐた。私の胸には限りなき歡喜の念が湧き起こつた。前の晩から朝にかけてずっと私を悩ましてゐたいやな思ひと倦怠は一掃されて、私は心も身も軽くなつた、數時間前までは私は寒さでち／＼かんでゐた

が今や私は毛皮の外套さへも脱ぎ捨たい氣持になつた、この時ノルゲ號はキングス・ベアの灣口に向つて進んで行つた、私達は今や北極をめざしてまつしぐらに飛んで行くのだ。ローマで建造され準備され、そしてローマから出發した美しき飛行船は今や一時間に八十^{ノット}の速力で北極及び極地を超えた彼方の地點へと、ひたぶるに慕進しつゝあるのだ。

飛行船上では各人は私が豫めきめておいた部署についた。ライセル・ラルセンは進路警戒を、ウイスチングは高度計を、ホルゲンは舵機を受持つたが、チエツチオニはアルヂユイノを補助として船体内にあつてモーターの運動とガソリンの分配状態とを看視した、カラツチは左舷の吊舟に、ボメラは中央の吊舟に、そしてアルヂユイノとオムダルは交互に右舷の吊舟にあつてそれらに警戒に當たつた。無線電信技手はキャビンに閉ぢこもり、ラヂオ測角機をつかさどるゴットワルトの指揮と補助との下に働いた。氣象の記録を一任されたマルムグレンはエルスワース氏の助力を得て、大氣中の電力測定器に現れた所を怠りなく注視記録していつた。またアレツサンドリニは遊撃としてこま／＼した仕事をやつた。彼は今は船体内にもぐりこんで、私が命じておいた仕事がかま／＼行つ

てるかどうかを、たんねんに調べた上一々私に報告すると思ふと、次ぎには吊舟に下つて行つて舵機係りのホルゲンを手傳つたりした。私はアレツサンドリニに屢々命じた船脊に氷がはつてゐるかどうかを見きはめるために船脊によぢ登らせた。一時間の風速八十^{ノット}の風に吹かれ零度以下十度の寒氣に身をさらしてやるこの仕事は決して愉快なものではなかつた。然しわが信實なるアレツサンドリニは熱心に事に當たり、忠實にこれを果したのであつた。

前述の如くライセル・ラルセンは進路を注視してゐるが、彼は休息してゐる間はホルゲンが彼に交代するのであつた。兩人共海軍出身なので事前からその仕事はうまくされると考へられてゐる如く二人はその任務を完全に果した。天體により船の位置を測定する方法としては數年以來イタリーの航空船で採用してゐる方法が採用されたが、これまた頗る好結果をもたらした。經緯度測定にはライセル・ラルセンが當つたが、進路決定に大いに役立つた。特に濃霧に襲はれて咫尺を辨ぜざる時において然りであつた。

スピッツベルゲンから北極への進行中、ラヂオ測定はまた私達の位置を決定するに屢々役立つた

が北極を越えると全然駄目だった、これは霧の襲来があつた時には本來もつと役に立つべきものだったのに残念だった。然し北極横断中は特に困難な思ひもせず針路を誤らずに進行が出来たし、磁針盤は私が想像してゐた如くいつでも正確であつた。太陽羅針盤は偉大なる地位測定器としての従來の名聲を確實にしたが、北極、アラスカの間で、太陽は現れずおまけに太陽羅針盤が凍りついた時、ノルゲ號の進行が何等の懸念なしに續行されたのは一つに磁針盤のお蔭だった。

人手が足りないので各種の仕事に對して正規な交代をするとは殆ど不可能であつたが、アレツサンドリニもマルムグレンもホルゲンに代つて一再ならず舵機の警戒に當つてくれた。アムンゼン氏も短時間ではあつたが自ら舵機の警戒に當たらうと申出でた事は二三度あつた。ウイスチングが受特つた、高度測定は實に根のいる仕事であつた無線の機械がいたんだ時にはコットワルトは屢々ウイスチングに代つてやつた。最も危機に當面した場合は私自らが操縦に當つたが、私の適機の干渉は一切ならず危険を救つたのであつた。

二、北極の上を飛ぶ

キングスベールを出發する際には私は北極へは易々と到達出来るといふ確信があつた。なる程前途にはなほ翹破すべき千二百八十キロの距離があり、さらにその當時の天氣模様では、一時間八十キロの速力でこの千二百八十キロを飛ぶに要する十六時間以内には急に天候が變るやうにも思へなかつた。前人未踏の極北を越えて何事が起こるだらうか、それは何人も知る事は出来なかつた。

實際未知のものに接するのは最も魅力ある詩的なものであるが、そこでは、私達は今回の壯舉中最も詩的な經驗をもつたのである。——北極を超えて私達が第二飛行區域に入る時の氣象上の現象はどんなか、北極探検家ペアリーが遠方から見たと信じてゐる北極の山脈の連續を果して私達も發見するかどうか、何時、どこへどうして着陸するか、また着陸後私達はどうか——すべて此等の疑問は何人も的確に、いな蓋然性をもつても答へられないものでたゞ假設的に答へられるに過ぎ

ない疑問なのであつた。

私達は五月十二日グリニジ標準時午前八時五十分キングスベールを出發してから二時間後には氷塊のこゝかしこ散在する公海上を横切つて一大氷原の上に来た。スピッツベルゲンの山嶽や二十九年
前風船にのつて北極探検に向つたまゝ今日に至るも未だにようとして消息のないサロモン・アウグ
ステ・アンドレー氏が出發したデーンズ・アイランドもいつしか遙かしりへにある。

私は氷原上數ヶ所にわたつて水たまりのあるのを見たがやがてそれも姿を消すと、狭いまがりく
ねつた幾條かの水脈が大氷原上を主として南西から北東にかけて筋を引いてゐるのを見た。この細
い水脈は初めの程は數も少かつたがだん／＼進むにつれてその數を増して行つた。これらの水脈は
いづれも人工的と思はれる程互にキチンと併行してゐた。私達は初めは公海のこゝかしこに白色の
魚がゐるのを見た、それから氷上に北極熊がゐるのも見たが北緯八十四度に来ると全ての生物は全
然その痕跡をひそめてしまつた。こゝは全く陸上の沙漠と同様荒涼そのものである。

午後六時四十五分左舷モーターはパイプが凍つてガソリンの供給が絶えたので停止した。やつと

修理が出来たと思ふとまたパイプは凍つてしまつた。午後九時十五分に行つた觀測によると高度五
百五十呎で速力は一時間六十キロしか出てゐなかつたので、風力が少しは弱いかと思つて高度百五
十キロまで下降したが風力は依然弱つてゐなかつた。だから又高度四百キロの所まで上昇した。空は水
平線上から曇り初め午後九時卅分になるとすつかり雲で蔽はれてしまつた。寒氣は身に徹して來た
寒暖計は零度以下十五度半であつた。

十時七分には北緯八十八度に近づいたが空は再び晴れ渡つた。水路は更に數を増して行つた。そ
れから少し経つと雪が降り初め、午後十時三十分にはノルゲ號の濃霧にすつかりつゝまれてしまつ
たと思ふ間に、驚くべき短時間内に大氣にさらされてゐた金屬類——電線とか機械類とかモーター
の箱とかいふものはこと／＼凍つてしまつた。キャビンの外側をくるんだ布も、セルロイドの窓
も凍つてしまつて窓越しにもはや何物も見えなくなつた。私は高度六百六十キロにノルゲ號を上昇さ
せた、結氷状態は依然として驚くべき勢ひで繼續していつた。私は濃霧を飛越して高度九百五十キロ
の所まで更に上昇した。午後十一時十五分には北緯八十八度三十分に来た、然し濃霧はいつかな晴

れなかつた。午後十一時三十五分には濃霧は消え初め、脚下に氷が見えて来た、時折高雲が太陽をさへぎつたか、午後十一時四十五分の観測によると高度七百五十^{フィート}、温度零度以下十度半。私達は北緯八十九度に接近して来た。

私達は北極へ段々近づいてゐる長らく待ちこがれてゐた瞬間が今やまさに来らんとしてゐる。幾月も幾月もその来るべきを待ち望んでゐた一時——その一瞬に觸れた時私は嚴かな儀式を挙げようと心に誓つてゐた——が間近に迫つてゐる。私はいら／＼して来た。不安さへ生じて来た。私の心臓は堪へきれない歡喜ではち切れさうになつた。私はアレツサンドリニを呼んで、手箱から旗を出して、それをキングスベール在留のイタリー人の親切によつて用意された槍に結びつけるやうに命じた。アレツサンドリニは欣喜雀躍してその仕事を引受けた、私達はますます北極に接近した。私達の計算によればもう數分間の中に北極に着くのだ。私はゐても立つてもゐられぬのでアレツサンドリニをせき立てた。が遂に旗の用意は出来た。

北極に近づくに従つて、ノルゲ號上の人々は昂奮し出した。こゝで私は白狀するが、あがらなかつたのはノルゲ號乗組の唯一の女性たる私の愛犬チチナだけである。彼女は一向氣にもかけない。私達が世界の頂點に遂に來たのではしやいでゐるにも拘らず、彼女のみはすや／＼と安眠してゐるのであつた。

三、極地からアラスカへ

とうど十二日午前一時三十分、太陽の位置で私達は北緯九十度に到達したのがわかつた。私達は遂に來たのだ。私は約二百呎弱下降しさらに徐々に下降するやう命じた、旗を投下したのはアムンゼン氏が最初でエルスワース氏が二番目だつた。それから私の番である。私は窓から旗を差出したすると旗は強風になびきはためいた。旗はあたかも生命のあるものゝ如く動悸をうつてゐるのが私の手に傳はつて來た。私は旗を放した。旗は船腹にそうてすべり落ちたが航差計にひつかゝつてしまつた。私は走りよつて旗を放つた。旗は初めは形のくづれた塊の様になつて落ちたがやがてさつと開いて、いと莊嚴に地上に落下した。私はその行方を見守つた。旗は大きなすり切れたものだが二年餘りもノルゲ號の船尾にかゝけられてイタリーの空を馳驅したものだ。餘り古ほけたので、はづさざるを得なかつたのだが、北極でまた、日の眼も見ると確信して、これを私はイタリー首相ム

ツソリーニ氏から送られた筐底に深くをさめておいたのだ。この旗こそノルゲ號から飛下りた最後のものだつたがこの前人未踏の地において他の旗よりも長らく、ひらめいたものであつた。

私は北極に對する莊嚴な式を終へた、そしてイタリーの三色旗に隨行するやうにとローマ市旗を投じ更に王室地理學協會から託された羊皮紙、航空クラブの徽章、私達同僚の小旗そして最後に嚴かにわがファツスシスト團旗を投じた

モーターは常態に歸り、私達は未知の地域に進んで行つた。私はムツソリーニ首相に無電を打つて首相の命を果したとを通知した。この通信を送ると不思議や無電の機械は壞れてしまつてもはや用をなさなくなつた。

この時霧は晴れて空には雲のたゞすまひの常ならぬものがあつたが、雲間からは時々つめたい無色の太陽が姿を現し、北極には異常な光景が現出した、はてしなき平原には薄みどり色した氷塊が不規則的につゞ立つて風にふきさらされながら氷の森を形作つてゐる。この風景を脚下にしなながら相變らず私達は航空をつゞけたが午前九時三十分には霧が再び襲來した。

霧は何時間も續いた。非常な濃霧だが、ホンの時々晴たので私達は凍つた海を瞥見することが出来た。高度は九百^{フィート}或はそれ以上であつた。私達は霧の上を航空した。荒涼たるこの地における唯一の生物の如くに太陽はかゞやきながらノルゲ號の姿をやはらかい羊毛の様な霧の上に投射したが數千年來未だ人の達しない神秘境をあばかんとして好奇心にもえてやつて來たこれ等冒険家の眼から、この神秘境をかくさうとして北極の守護神が故意にこの濃霧を發生させたのではあるまいか。北極の神は私達冒険者の眼をくらまさうと一生懸命に努力してゐるのみならず、やゝもすればその無鐵砲をたしなめようとしてゐるやうだ。——何故なら濃霧は十六時間に及び船腹には無數の氷が凍つきために私達は絶えざる危険に當面し最も不安な状態におかれたからだ。

ノルゲ號が濃霧に包まれた時にはたえず急速に各所に恐ろしい結氷が起つた。氷につままれたノルゲ號の姿は實にこの世のものでないといふ恰好だが、かゝる危険に當面してこそノルゲ號はいやまさりて美しくなるのだ。電線も、太陽羅針盤もその他の器具にも氷がへばりついた。小さな吊船にもラヂエーターにも舷門にもプロペラーにさへも結氷が起つた。ノルゲ號は恰も天空を彷徨

する幻の船といふ感があつた。

風が吹いてゐるのでへばりついた氷は時々ふきとばされるが、それがプロペラーにぶち當り、その跳ねつ返しがノルゲ號の外皮に當る度毎に、外皮の破れる音がする。いまはしい前兆だ。まるで爆破するやうに氷がはねて外皮に當ると、きつとぱり／＼といふ音がする。最初はこの音はプロペラーから響いて來るやうに思はれたが、さうでない事を直に知つたのである。外皮が破れた最初の時は午後二時であつた。

外皮の破裂は間隔をおいて屢々起つたが裂音の度毎に私は不安に襲はれた。私はどうかして損害程度を究めようと思つた。最後の破裂は十三日の午前三時から四時の間に起つたのであつた。五月十二日と十三日の間になると霧はますます／＼高くなつて行くので私は下降を餘儀なくされた。一時は全く濃霧にすつかり包まれあまつさへ吹雪にさへ襲來された。思ひ切つて高度三百^{フィート}まで下降したがこの時凍つた海を見ることが出來た。その時からアラスカ海岸へ來るまで霧の下をくゞつて二百^{フィート}乃至三百^{フィート}の間を航空し續けざるを得なかつた。

私は陸地の見えるのを待ちこがれた。航空第二日目は結氷による損傷のため私は終日頭をなやました。気嚢に大きな孔があいてガス放出の結果、陸地から非常にはなれた所に着陸せねばならぬめになつたら、生きて歸るとは絶望といはねばならぬ。氷上行進になれてゐない私達イタリー人にとつては特に生還の望みはうすくなる。所でさらに悪いことには——私は公平にいふ——私達の長期の氷上行進の用意には不完全なものがあつた。だから私は狂はしいばかりに陸地の姿をもとめてゐた——陸地であれば凍つてゐても無人の境でもいふ——陸地なれば、不時着陸を餘儀なくされても生命の助かる望みは多い。持參の食糧がつきても陸地ならばどこかに食が求められるにちがひない。

とうとう水平線を見守つてゐた乗組員が「陸地だ」と叫んだ、この瞬間こそ萬感胸にせまつた時だ。實に歡喜の頂上だつた。疲勞し切つた乗組員の眼にほんやり映つたのは實にアメリカの沿岸であつた。私はキャビンから乗り出した。膚をつんざくやうな一陣の寒風が鼻つさきをうつたが、それが反つて愉快だつた。右手に、はるか向うに灰色した一列の山脈がかすかに見えるではないか。

半時間後には私達は氷原と海岸とを分つてゐる狭い海を飛び越えてゐた。そして午前七時卅五分遂に海岸に到着した。がつしりと固まつた、ひよの入つてゐない流水と全く趣きを異にし、且岩の肌がその間から見えるのでこれが反映して薄墨色を呈した氷が見えなかつたら實は私達は陸の上に来てる事に氣がつかなかつたのだ。なんだか譯はわからないがこれらの氷岩がボツン／＼とはなれてゐる所は恰も黒いスフィンクスが並んでゐる様に私には思はれた。

私は右に向つて海岸にそうて進むやうに命じた。位置を確める必要があつたが、凍つて生物のゐる形跡の全くない、何も特別な目印もないこの海岸はどこか見當がつかなかつた。ベーリング海峡にそうてエスキモーの小屋を發見するまで私達は進む必要があつた。

午前八時二十分初めてエスキモーを見た。彼等は兩手をぶらりと下けて私達を見上げて啞然としてゐる。人の近づけない物凄い北極から突として出現し、モーターの響き勇ましく彼等の頭上を飛んでゐる怪物を、彼等は何と考へてゐるだらうかと思ふと面白い。最後にテラーに着いた時だつたあざらし狩を職業としてゐるエスキモー人の小さな息子は、父親の所へ走つて行つて「お父ツちや

ん、あれを鐵砲で打て」とわめいてゐたのを見た。この息子はノルゲ號を飛んでゐる巨大なあざらしだと信じたのだ。然しエスキモーの多くは鯨だと思つたのだ。然しポイント・バローで同地からキングスベールへの飛行を計畫しながら私達の一行を待ちうけてゐた北極探検家ウィルキンス大尉が語る所によると、さる老人のエスキモーはこれは悪魔だと信じてゐたとの事であるが、ひどい程がある。

午前八時四十分、私達はウエーライトに到着した。そこにはとなく、放牧場があり赤屋根の小家屋があるのだ。私達はアラスカの海岸北緯七十一度の南（グリニジ經度百五十七度と百五十八度の間）ポイント・バローとウエーライトの殆ど中間を十^{マイル}ばかり進んだ。

はりつめた緊張もゆるんで来た。もし私達が欲したなら、こゝで全世界に對し「北極横斷は見事に成就され目的は達せられた」と報ずることが出来たのだつた。私達は今や成功で夢中になつてもはや疲労も感じなくなつた。チエツチオニとその助手は二日二晩一睡もせず立ちつゞけてゐたがまだあるけるといふ勢ひだつた。然しウエーライトに着陸する事は十月の末まで文明の風にふれる

ことが出来ないことを意味するのだ。そこで私は直に決心のほぞをかためてノーム行をきめた。ノームは私達の最後の目的地である。私はノーム行きを沈黙靜思の中にきめたが私のこの決心を知る者は少かつた。

ノームはもうぢき近くなのだ。三千五百^{マイル}の大旅行の後ノームまでさらに千^{マイル}あるが、海岸にそうて行けばこの旅行は何でもないと一向苦に思へなかつた。

私は前にさかのほつて飛行第三日目（五月十三日）のことを詳述せねばならぬ。この日は劇的情景と感情の頗る多かつた日で、今でも、その日の事を思ふと私は實に感慨無量である。

ベーリング海峡に私達が到着した時、氣壓は非常に下がつていつた。が、この三十時間といふものはラヂオの機械が損じてゐたので少しも氣壓下降の事實を知らなかつた。私達が海峡に近づいた頃ふき初めた北東風は私達にとつては誠に順風で地面をかくしてしまふ程の濃霧がかゝらなかつたならノームより前方へ私達を運んで行つたかも知れなかつた。地面は山地で凹凸甚だしく、おまけにアラスカ地方の地圖と來たら不完全なので山の高さは正確に判らなかつた。私が感想を書きつけ

たログ・ブックの或ページにはこんな事が書かれてある。

午前十時十五分、非常な濃霧をわけて私達は進んでゐる、何物も見えない。私はモーターをゆるめて千二百呎にのほる、一つのモーターを千回轉にし他の二つのモーターの回轉をすつとゆるくして進んで行つた。視界がこれほど妨げられた事はない。再び徐々に下降し：

とこゝでいきなりとぎれてゐるその瞬間からづつと後まで何時間も私はけいれん的に注意を拂はねばならなかつた。私の注意力の殆ど全部は昇騰力をかへる事にのみそゝがれてゐたので、私はこれのみに没頭しノートをつける暇もなくなつた。飛行の最後の日には前二日の不眠不休の警戒で乗組員はすでに疲労し切つた。飛行七十六時間中私が休息したのは一、二時間だつたがその長い時間は濃霧や結氷や飛行船の外皮の損害に對する警戒に費されたのだ。何がために私は唐突にノートをつけるのをやめたか思ひ出せないが、私達がますます深くなつてくる濃霧にすつかりつゝまれたので山と衝突する危険からのがれるため私は急いで上昇舵を握りに行つたゝめだらうと思ふ。

どこを進行してゐるかわからず船體がこぼつてしまひやせんかとたえず懸念しながら私達の霧中行進は數十時間繼續された。遂に霧の下に降りることが出来たが、今度はまた非常な難航が初まつた。私は前の二日間に過勞しきつたのが、さらに勇を鼓して全身全力を傾倒してこれに當つた。初め眼に入つたのはアジア大陸の沿岸だつた。それから荒い白泡の立つたベーリング海峽の浪、次ぎに再び氷、そして最後に待ちこがれたアラスカの海岸が見えた。

四、アラスカ着陸

沿岸に来てから、キヴァリナ附近で又々進路を失つたので非常な低空飛行をやり、凹凸の多い地上や山の間を抜けて行つた。地面に衝突しかけたことは枚擧にいとまないが、私達がこの難から免れたといふのは實に奇蹟といふ外はなかつた。

五月十四日の午前二時三十分私達はたうとうサーペンタイン川を發見した。ノームへの路も發見した。沿岸にそうて霧の下を低空飛行を行ひ、遂に最後の目的地點に達した。私は疲勞で死んだやうだつた。先に述べたやうに五月十三日午前十時十五分で私の日記はとぎれてゐるのだから私ははいれん、^{いれん}の苦しい警戒を十六時間も立ちつゞけてやつてたのだ。遂に私は私達がつ唯一のアームチエアに初めて腰を下しに行つた。

どんな事が發生するかと思つて私は未だに不安の念で一杯であつたが、睡魔にしきりに襲はれたその時ラルセンが私の所へ来て「もう近づいてます。三十分もたてばノームを私達は通過するでせう」と叫んだ。それは午後の四時卅分頃だつた十分睡眠をとらなかつたので非常に氣持が悪かつたが私はアームチエアから立つた。寒氣に襲はれたが船の状態を確めるためキャビンの前部に行つて前方をすかして見た。

私達の下には、荒い、すごい、泡立つてゐる海がある。灰色した空には北から流れてくる數條の黒雲が物凄く浮かび時々吹雪をまじへてゐる。船は突風にあつて前後左右にはけしく動揺する。私はアレツサンドリニを呼び着陸用綱索の用意をするやうに命じた。アレツサンドリニが命ぜられるまゝに仕事にかゝつてゐる間私は着陸のいかに困難であるかを考へてゐた。私達がノームに着くのは豫定の事なので、人足を用意しておくやうに、キングスベールから電報をあらかじめ打たせておいたのだ。然しこんな烈風の上におまけに不馴れな人足相手では、着陸作業は危険極まりない。明瞭な積極的な命令を全員に發しておく必要があつた。そこでラルセンを呼んで命を傳へる用意をさせると共に、私は船の着陸が終るや否や出来るだけ安全かつ迅速に氣囊からガスを放出させるに限る

と思つて、この命令を下すべく考へたのである。

やがて私達は沿岸にさらに接近して來た、公海の果にくるとまた氷だ。私達は陰慘な灰色の沿岸にそつて走つてゐるが、沿岸の山々はさらに一層凄凉たる姿をし、入江はにぶい鉛色をしてゐる。もう少し進むと丸太小屋かと思はれる黒點の點々たるのが眼に入つた。この凄凉たる情景をしてさらに沈鬱ならしめたのは見すてられた三本マストの汽船が船腹もあらはに氷上に横たはつてゐる有様であつた。私達は進んだ。

ノームにはかなり家屋があると想像してゐたのに一向家屋の群らしいものも見ねないで、私は驚いた。ウイスチングは舵機を操縦しアムンゼン氏はその傍にゐた兩人ともしばしばノームを訪れた事があるのでよく知つてゐるはずなのだ、私は尋ねた。「ノームの町はどこだ」すると「あの川に沿うてもつと奥へ入つた所です」とラルセンが答へた。

私達は路をひきかへし、また氷上に見捨られた汽船を下に見て氷の端しに來た。そして小さな島によつて海と離れてゐる瀉の上を通過した。がこんな強風では川に沿うて山の間を通りぬける事は

不可能であることを悟つた。再び私は進路を右にとつた。すると數軒先方に數軒の家を認めたので私はよし！とばかりに三つのモーターを各千二百回轉させて急いでそこへ行かうとした。全力をあけて行進を早めたにも拘らず、ノルゲ號の進みは遅々としてはかどらなかつた。

私は頭をひねつて、これは天候のせるだと考へた。天候はますます險惡になつてゆく一方で、空はだん／＼暗黒になる。沿岸にそふ山ぎはを通過する時などは、ノルゲ號の船尾は三十度も傾くほどひどくゆれた。ノームはもつと先方な事がいよ／＼明かになつた。が荒れ狂ふあらしを無視してこんな状態であくまで航空を續けることは、四日間も緊張して働いて來た操縦係りの人々をますます苦しめるばかりなのだ。然し彼等が倒れもせず、働いたといふことは實に奇蹟といふより外はなかつた。

それは劇的瞬間であつた。私の双肩に重大な責任の重味がかつてゐるのを私は痛感した。乗組員の運命はたゞ私の決斷にかゝつてゐる。私の決斷を實行に現す半時間が危難からわれ／＼を救ひ併せて悲劇的結果から私達の偉業を救ふたのだ。あらしがノルゲ號を翻弄して私の操縦の手にあま

るやうになる前にシヤニムニ私達は着陸せねばならぬ。

私達はエスキモー五十五人の群居する、矮小な小屋近くの氷上にいきなり着陸した。然も定石通りの着陸を行つた。着陸の瞬間に乗組員は地上に飛び下りて飛行船は流れるにまかせたがよいとラルセンは進言したが、私は彼の言をきかず、さきにローマで私が船につけておいた装置を利用して着陸した。凍つた氷と陸に激突しないために私は錨と緩衝砂囊とを使用した。こんな苦心と心配とをもつて船をつけたことは未だかつてない、然もこんなうまく成功した事もない。地面——といふより水面といつた方が適切だ——に近くなるに従つて、あらしは奇蹟的に減じて行つた。

ノルゲ號は着陸に際しては全く損傷を受けず乗組員も一人も異状はなかつた。

三日三晩で私達は三千三百^{ポンド}を翺破したが、まだ千五百^{ポンド}を飛行するに足るガソリンが残つてゐる。私達の不遜な天空征服に憤慨したものか天はあらしを吹き送つて私達の行路をはぐんだが遂に土——なつかしい堅い土は私達を心から歓迎するやうだつた。乗組員十六人中のしんがりとして私はノルゲ號から最後に下りてアラスカの土地に足を印した。この忘れ難い瞬間における私の氣持

はどんなだつたか恐らくは誰にも想像はつくまい。それからいたましい瞬間が来た——恐ろしい避けがたい瞬間だ——ノルゲ號を解體するのだ。地上では風はさう烈しくはなかつたが、天候は依然として險惡だ。あらしは私達に短いながらも「休戦」を申込んだらしいので、この休戦を利用して氣囊からガスを放出すべく、私は命令を下したのだ。

今までふくれてゐたノルゲ號の被膜はゆら／＼とゆるいで原形を失つて一かたまりになつて突として左むきに落下したので、私は危く梁材で打たれる所だつた。キャビンはその下に引ずられて小さな吊船は被膜に覆はれてしまつた。あゝノルゲ號の最期である。私は見廻した。私の傍には忠實なる友、チエツチオニ。アルデュイノ。アレツサンドリニ。カラツチ。ボメラがゐた、彼等は疲勞にやつれてゐたがその眼は喜びにかゞやいてゐた。アムンゼン氏、エルスワース氏その他は三日間の勞役と苦勞と昂奮とをいやすべく一睡しようとて、ねぐらを捜しにすでに出掛た後だつた。彼等は出掛たが私はノルゲ號を見るためにアレツサンドリニとしばらく残つてゐた。私達は一人も傷つかなかつたがノルゲ號は雪と氷の原に死んだやうに横はつてゐる。彼女は私達を目的地につれて來

54
4

た、否日的地以上の所へ、安全にそして健全に、何千マイルを飛んでつれて来たのだ。彼女は私達の命令に全然服従して、彼女に託された使命を忠實に全うしたから、もう用はないといふ風に横はつてゐる。彼女はそれまで幾度か繫留檣につながれて来て地上に横はつたことはなかつた。空の自由を愛した彼女はフランスやロシアやペーリング海峡のあらしを物ともせず、に征服して然もその弾力ある船體は決してまるらなかつたのである。雪、風、雨、霧、寒冷何する物ぞとの氣概を示して来たノルゲ號も今や使命を果して地上に横はつてしまつたのである。

私はノルゲ號の誕生以來彼女とは切つてもきれない仲であつた。ローマから北極へ、北極からアラスカへと百七十六時間をその船室に暮して来た。私は彼女をまるで生ける物の如く考へて来たのだ。然るに私達の驚異すべき大旅行の終末に、エスキモーの村落の凍つた海上で偉功をたてた彼女を解體せねばならぬとは、いかにも卑怯らしく思へたあゝ凱旋の喜びの杯の中に嘗めねばならぬ苦味の苦しきよ！

五、追 想

かくて、乾^い、一擲の大冒険は終つた——三日三晩不眠不休の警戒、はてしなき北極氷上の大飛行、ぎら／＼光つた太陽、連続的な濃霧の襲來、待ちこがれた陸地の望見、それから最初に見たウエンライトのエスキモー人、物凄いペーリングの海、更にまた濃霧、いつこへとも知らぬ漂流、航路の發見、最後における兇暴を極めた風、そして遂に平和なるクラレンス港内のテラーへの着陸。

私は着いた晩にわが家あてに「コンドノダイヒコウハユメノゴトシ」と打電した。神経が極度に緊張してゐるので眼はみひらき心は警戒をさ／＼怠りなく身體はあらゆる苦難を物ともしなかつた。最後の日に呪はしき濃霧の下をくゞつて、地上にすれ／＼に決死的低空飛行を敢行しながら船内を見ると、疲勞の極度に達したやつれた人の顔が右にも左にも見えるではないか。私は夢か現かと幾度か私自身に問うたのであつた。この艱難辛苦の時は今に至るも現前するか如く私には思は

54
48

れるのだ。

北極へ！久遠の太陽の赫々とかどやく澄みきつた蒼天の下で初め靜穩な飛行をやつてゐる時には北極飛行位容易なものはないと思へた。北極圏に近づいてもまだなぜ人々が北極飛行を心配するのかまたこんな容易な企圖を非常に懸念するのかと自ら問うた程だつた。チエチオニは口癖のやうに「へんこれが北極ですかえ？」といふので私は「まあ待て。今にわかる——まだかれこれいふのは早過ぎるよ」とたしなめたものだ。然し未知の地域へのしきゝをまたいだ後に北極とはどんなものかど判つた。想像以上に寒い、灰色の霧深い、天候は悪いがあかるい空に支配されてゐる所であつた。今でも瞑目一番、あの奇妙な魅惑的な光景を思ひ浮かべることが出来る。廣大無邊の荒涼寂寞の境地は人間の心に抹消し難き印象を焼つける。多くの人々が何故にこの廣大の荒地にあこがれるかど判つたやうな氣がする。

近づき難い兩極とも今日ではその神秘の扉を開いてしまつた。その神秘境は一面に凍つてとけな
い氷のひろがりといふ單調なものだがその魅力は偉大である。そこで見るべきものは何々か？何に
もない。氷以外に皆無である。たとへ陸地があつたにしてもそれは氷づけになつた陸地に過ぎず依
然わびしさ淋しさは永遠に變りがなからう。

然し人間は再び北極を訪ふであらう。アラスカと北極の間には大きな陸地はないことを知つただ
けでは人間は満足しない。智識慾にもえてゐる人間にとつてはきつと北極のみを地圖の上に白くし
ておく譯には行くまい。この白地を究めるために數百の生命が犠牲に供されたが未だに人智は満足
されてゐない。いかに危険が伴つても人間は神秘的な「未知」に心をひかれるのだ。特に南國の人々
は無性やたらに未知の極地にあこがれるものだ。

今私は北極飛行への出發の前晩私がノルウェーの友人達と論議した事を思ひだして微笑せざるを得
ない。その友人達はイタリー人が氷に慣れてゐないのを理由として出来るだけ人數を減らしたいと
主張したが、私はノルウェー人こそ飛行船に慣れてゐないから人數をへらしたがよいと反駁したの
だ。ノルウェー人さへも閑口した寒氣にイタリー人は見事に堪へたのだもの私はこれを想起してほ
ろろまざるを得ないのだ。イタリー人はスピッツベルゲンでもテラーでもふきつさらしの曠野で、

54
48

手袋もはめず、何時間も働いたのに、ノルウェー人は戸内にひっこんでゐたではないか。イタリア人特有の熱心と意志力とをもつて七十二時間もぶつづけにイタリア人は、倦まず臆せず驚異すべき程忠實にその任務を果したではないか。

神秘境の北極をさぐるべく淋しき氷の世界を征服すべく熱血のふるゝイタリア人は冷い北方人よりも遙に適してゐるのだ、うそと思へば試みに過去三十年間の極地探検の歴史を開いて見よ。諸君は極地探検を企てたイタリア人の名はアメリカ人やノルウェー人の名と共に開卷第一ページの第一行目に書かれてゐるのを見るだらう。

なるほど一八九三年から一八九六年にかけてノルウェーのナンセン博士は北緯八十六度十二分に到達したが一九〇一年にはイタリアのアブルツツイ公爵のひきゐる一隊は、八十六度三十四分まで突進したのだ。その後橈を用ひて極地探検は競争的に行はれたが、一九〇九年のペアリーの北極発見を以て一先づアメリカ人の勝利となつたのだ。これで北極探検の第一期は終つたのであるが、その後人々は航空機關によつて極地の神秘を開かんと工夫するに至つて、こゝにまたノルウェー人、

アメリカ人、イタリア人の競争となつたのである。

ノルウェーのアムンゼン氏は率先一九二五年八十七度四十分まで北行した、一年おくれでアメリカのバード少佐は大膽にも飛行機で北極を究めた。これに遅るゝこと僅四十八時間イタリアの航空船ノルゲ號は直にバード少佐の後を追ひ北極へ達したのみならず、未踏の廣き地域を横断してアラスカへと飛んだのだ。學問上解くべき多くの問題とまた征服すべき多くの困難とを有し、さらに實行のみならず準備においてさへも失敗の可能性を最も多く持つ所の大事業をイタリア、ノルウェーアメリカいな全世界の前に誓つて私達は全責任をもつて準備したが、遂にこれを見事に完成した。この誇りは實に私達イタリア人のものである。

北極探検にはさらにこれより數倍大きな飛行船が必要だと考へられてゐたのに、ノルゲ號の小さきを以てして大飛行を完成し、これと同時に極地探検にはいかなる方法が最良であるかを實際的に世界に示しもつて極地探検史上に一新時期を劃した事は實に私達イタリア人の誇りだといつてよい。

そして世界の頂點にイタリーの國旗を立てこれと共に、極地の神秘をさぐるため過去三十年間私達と共に勇敢に活動して來たニケ國の國旗を投じた事もまた私達の大なる誇りとする所だ。(完)

北極探檢飛行船ノルグ號が一九二六年四月十日ローマを出發してからの航程は左の如くである。

四月十日　ローマ發

四月十一日　イギリスのプラム着

四月十三日　プラム發——オスロ着

四月十四日　オスロ發——レニングラード着

五月四日　レニングラード發

五月七日　キングス・ベール着

五月十一日　午前八時五十分キングスベール發

五月十二日　午前一時三十分北極を越ゆ

五月十三日　午前七時三十五分アラスカ沿岸に來る

五月十三日　午前八時四十分ウエンライトを越ゆ

五月十四日　夕刻テラー着

54
48

54
48

1367

昭和三年九月二十日印刷
昭和三年九月二十五日發行

ノビレ少將北極探檢記

不許複製
定價貳拾五錢

大阪毎日新聞社外國通信部編

印發行兼者 荒木利一郎

大阪府豊能郡箕面村平尾四九九

印刷所 株式會社 大阪毎日新聞社

大阪府北區堂島上二丁目三六

發行所 大阪毎日新聞社

大阪府堂島振替大阪四五〇

同 東京毎日新聞社

東京丸之内振替東京二八〇〇

549

481

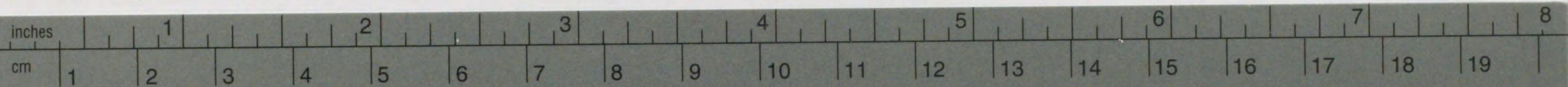


Kodak Gray Scale



© Kodak, 2007 TM: Kodak

A 1 2 3 4 5 6 **M** 8 9 10 11 12 13 14 15 **B** 17 18 19



Kodak Color Control Patches

© Kodak, 2007 TM: Kodak

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

